Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez., ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 8 / 01. FEBRUAR 2023

Acura-Sieg bei 24h von Daytona

Fehlstart für Porsche & BMW

Formel 1

So will Vasseur Ferrari ändern

Finale der Trophée Andros

Panis ist der neue Eiskönig

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 08

Formel E in Saudi-Arabien

Doppelter Porsche-Jubel dank Wehrlein

MotoGP-Präsentation

Macht Miller KTM zum Spitzenteam?

Race of Champions

Ekström verhindert Schumacher-Sieg

Inhalt

Automobil:

Formel 1 So will Ferrari endlich wieder Weltmeister werden **S. 4**
Formel 1 Der Streitfall F1/FIA und weitere Neuigkeiten **S. 6**
Historie Vor 10 Jahren: Der Multi-21-Eklat beim GP Malaysia **S. 8**
Formel E Wehrlein und Porsche feiern Diriyah-Doppelsieg **S. 10**
Race of Champions Ekström schlägt Schumi im Finale **S. 12**
Sportwagen Acura klarer Sieger bei den 24h von Daytona **S. 14**
Sportwagen Mercedes holt Klassen-Erfolg in Daytona **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye Vorstellung des neuen Skoda Fabia RS Rally2 **S. 22**
Rallye Aktuelle Hintergründe aus der Quertreiber-Szene **S. 24**
Eisrennen Finale der Trophée Andros in Super Besse **S. 26**
Tourenwagen Was hat NASCAR für 2023 im Köcher? **S. 28**
Tourenwagen Aktuelles aus TCR, Supercars und Co. **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Interview mit KTM-Neuzugang Jack Miller **S. 30**
MotoGP Vorstellung des KTM-Teams für die Königsklasse **S. 32**
MotoGP So will Pramac-Ducati an der Spitze angreifen **S. 34**
Motorrad-WM Dieter Braun wird 80 und weitere News **S. 36**
Superbike-WM Razgatlioglu holt erste Test-Bestzeit 2023 **S. 38**
Straßensport Die neuen MotoE-Bikes und weitere News **S. 40**
Eisspeedway Heimsieg bei der WM-Quali in Schweden **S. 42**
Offroad US-Supercross Anaheim und aktuelle Nachrichten **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

FERRARI

04 Frederic Vasseur gibt erste Pressekonferenz: Die Pläne des neuen Ferrari-Teamchefs

MOTORSPORT IMAGES

18 24h-Rennen in Daytona – GTD-Klassen: Mercedes triumphiert in der Pro-Klasse

WORLDSBK

38 Superbike-WM – Test in Jerez: Top-Trio nur 17 Hundertstel getrennt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROC / JERRY ANDRÉ

12 **Race of Champions in Schweden: Große Sprünge auf Schnee und Eis**

SUPERCROSSLIVE

43 **US-Supercross Anaheim: Roczen-Podium und Tomac-Sturz**

MSa-Paddock

DAYTONA 24H: LAST MEN SITTING

Um kurz vor 20.00 Uhr Ortszeit verließen die letzten Kollegen das Pressezentrum in Daytona, da waren es nur noch zwei: Marcus Schurig und der britische MSa-Freelancer Andrew Cotton, der nebenbei auch Chefredakteur von Race Car Engineering ist.

KALTE FÜSSE, VOLLE HÜTTE

Bei gefühlten minus 18 Grad in Super Besse staunte selbst unser altgedienter Eisrenn-Reporter Bernhard Schoke, dass bei Nebel und eisigem Wind die Ränge berstend voll waren. Pilot Julien Febreau konnte sich wenigstens am Amateur-Titel wärmen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Mission WM-Titel

Frédéric Vasseur übernimmt das schwerste Amt im Motorsport. Der neue Ferrari-Rennleiter setzt auf Kontinuität statt auf blinden Aktionismus.

Von: **Michael Schmidt**

Frédéric Vasseur hatte die Wahl. Bei Sauber drei Jahre lang den verlängerten Arm des neuen Audi-Chefs Andreas Seidl spielen oder das Angebot von Ferrari annehmen, neuer Rennleiter zu werden. Die Verlockung, dem Ruf nach Maranello zu folgen, war zu groß, auch wenn das höchste Amt bei Ferrari schnell zum Schleudersitz werden kann. „Selbst die Audi-Leute haben mir gesagt: Ein Angebot von Ferrari lehnt man nicht ab."

Es ist einer der schwierigsten Jobs in der Sportwelt. Etwa so wie Trainer der brasilianischen Fußballnationalmannschaft. Auch da zählt nur der Sieg. Auch da wird man als Held gefeiert oder als Verlierer vom Hof gejagt. Auch da vertritt man die Hoffnungen und Erwartungen einer ganzen Nation. Vasseur ist der fünfte Teamchef, seitdem Jean Todt Ende 2007 freiwillig aus dem Amt geschieden ist. Der große Verschleiß spricht Bände: Scheitern ist keine Option. Der Zweite ist nur der beste Verlierer, hat man Vasseur von oberster Stelle mitgeteilt.

> „Die Kultur bei Ferrari ist eine andere als bei Sauber, aber der Geist ist in jedem Team gleich. Wir wollen alle nur gewinnen."
>
> Frédéric Vasseur

Nach dem Pleitenjahr 2020 hatte sich Ferrari ständig gesteigert: Sechster, Dritter, Zweiter. Nach 910 Tagen ohne Sieg gewannen die roten Autos in der letzten Saison wieder. Bis zur Halbzeit hatte Charles Leclerc noch Titelchancen. Für FCA-Chef John El-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neu und Alt: Binotto weihte seinen Nachfolger Vasseur in einem Gespräch in die Ferrari-Geheimnisse ein

WILHELM

FERRARI

Erster Testtag in Fiorano mit dem alten 2021er-Ferrari und neuem Teamchef

FERRARI

Handschlag mit Leclerc: „Es gibt keine Nummer eins im Team“

FERRARI

Zwei Mal köderte Vasseur Sainz vergeblich. Jetzt kommt er zu ihm

kann und Ferrari-Präsident Benedetto Vigna nicht genug. Teamchef Mattia Binotto musste gehen. Frédéric Vasseur soll es nun richten.

In der Bestandsaufnahme

Der ehemalige Sauber-Teamchef gibt sich keinen Illusionen hin. Er weiß, was von ihm verlangt wird. Nicht mehr und nicht weniger als der Titel. „Das muss unser Ziel sein. Wenn ich nur Zweiter werden wollte, müsste ich mir vorwerfen lassen, nicht genügend ehrgeizig zu sein“, erklärte der 54-jährige Franzose bei der ersten Pressekonferenz für seinen neuen Arbeitgeber.

Wie er die große Aufgabe meistern will, kann Vasseur noch nicht im Detail sagen: „Ich bin ja erst seit zwei Wochen hier und mitten in der Bestandsaufnahme. Es geht in einem ersten Schritt um eine Analyse, wo wir stehen.“ So viel aber hat er schon gesehen: „Ich bin überzeugt, dass dieses Team alles hat, um Weltmeister zu werden. Wir müssen nur die Puzzlesteine richtig zusammensetzen.“

Vasseurs Vorgänger Mattia Binotto war mit 27 Dienstjahren bei Ferrari im Team bestens vernetzt. Der neue Capo ist gerade noch dabei, seine Mitarbeiter kennenzulernen. Immerhin ist Ferrari keine komplette Unbekannte für den ehemaligen Teamchef von Sauber. Als Motorenkunde hatte er regelmäßig mit Maranello zu tun. Natürlich ist dort alles größer, moderner, hochgestochener und auch deutlich emotionaler. Und trotzdem behauptet Vasseur: „Die Kultur ist eine andere, aber der Geist ist bei jedem Team gleich. Wir alle wollen nur gewinnen.“ Tipps von außen sind willkommen. „Mattia Binotto war so fair, mich darauf vorzubereiten, was mich erwartet. Und ich werde mich in den nächsten Wochen auch mit Jean Todt treffen, um von seinen Erfahrungen zu lernen.“

Vasseur ließ sein neues Umfeld erst einmal wissen, dass er kurzfristig keine großen Personalrochaden plane. Das kam gut an. Er braucht zum Start seiner Amtszeit Ruhe im Team. „Es wäre arrogant, jetzt schon Änderungen vorzunehmen. Wir prüfen gerade, wo wir Schwächen haben und wo wir adaptieren müssen. Ich vertraue den Leuten, die da sind. Deshalb ist es wichtig, ihnen die besten Arbeitsbedingungen zu bieten, damit sie ihre Leistung abrufen können. Veränderungen sind erst nötig, wenn es nicht funktioniert.“

Vasseur kann auf 32 Jahre Motorsport-Erfahrung zurückgreifen. Er brachte in den Nachwuchsklassen seine eigenen Rennställe ASM und ART an den Start, er war Teamchef bei Renault und Sauber. Deshalb weiß er, dass es nichts bringt, in blinden Aktionismus zu verfallen. Er weiß auch, dass die Basis stimmt und Ferrari 2022 wegen einer Verkettung unglücklicher Umstände auf die schiefe Bahn geraten ist. Dazu zählten auch zahlreiche Motorschäden. Vasseur rät zur Besonnenheit: „Von der Leistung her war der Motor gut. So wie mir berichtet wurde, sind die Probleme mit der Standfestigkeit gelöst. Jetzt muss die Rennstrecke zeigen, ob das stimmt.“

Ein wunder Punkt war die Strategie. Falsche Reifenwahl, schlecht getimte Boxenstopps, Mechaniker, die nach Reifen suchen, haben Ferrari manchmal zur Lachnummer gemacht. Vasseur macht das aber nicht an einer Person fest. „Man darf nicht immer nur auf die Spitze der Pyramide schauen. Es ist nie nur der Mann an der Boxenmauer, sondern oft die Struktur. Der Fehler liegt entweder in der Kommunikation, den Prozessen, der Zahl der Leute, die in Entscheidungen involviert sind. Es ist jetzt unsere Aufgabe, die Fehler zu finden und sie abzustellen.“

Vasseur muss seiner neuen Truppe den Mut einimpfen, Fehler machen zu dürfen, statt Verantwortung weiterzureichen. Vasseur glaubt, dass er da mit gutem Beispiel vorangehen kann: „Wenn es Fehler gibt, bin ich der Erste, der sie zugibt. Wenn es notwendig ist, zu handeln, bin ich der Erste, der das anschiebt.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIA-Präsident Bin Sulayem und F1-Boss Domenicali im Machtkampf

XPB

Auf Krawall gebürstet

Bisher schwelte der Streit zwischen dem F1-Management und der FIA nur im Hintergrund. Nun attackieren sich die beiden Parteien auf offener Bühne.

Von: **Tobias Grüner**

Das Verhältnis zwischen Stefano Domenicali und Mohammed bin Sulayem war schon kurz nach Amtseinführung des FIA-Präsidenten angeknackst. Für den ersten Ärger sorgte die aus Sicht der F1-Bosse unzureichende Aufarbeitung des Abu-Dhabi-Finales 2021. Beim neuen Motorenreglement für 2026 wurde im vergangenen Sommer erneut gestritten, weil es zu Verzögerungen bei der Absegnung des Gesetzestextes durch den Weltverband kam.

XPB

Mit den Einstiegsplänen ist Andretti zwischen die Fronten geraten

Auch die Frage, ob Andretti Autosport als elftes Team zur Königsklasse stoßen darf, sorgte in den letzten Monaten für Verstimmung. Die FIA schlug sich fast schon euphorisch auf die Seite des möglichen Neueinsteigers. Die F1-Bosse reagierten dagegen selbst dann noch reserviert, als Cadillac ins Boot kam. Man wolle allen Interessenten die gleichen Chancen geben, hieß es aus der Schaltzentrale in London. Bin Sulayem reagierte sichtlich vergrämt, als er von MSa am Rande der Rallye Monte Carlo auf den Zwist angesprochen wurde. „Es gibt ja nur einen Interessenten, für den F1-Einstieg“, ließ der Präsident verlauten. Das wiederum wird von den Rechteinhabern bestritten. Hinter vorgehaltener Hand wird von mindestens zwei weiteren Bewerbern gesprochen.

Als wäre das alles noch nicht genug, wurde nun im Kampf der FIA gegen das F1-Management eine neue Front eröffnet. Anlass waren Berichte des US-Finanzmagazins „Bloomberg“, nach denen der Staatsfonds von Saudi-Arabien mit dem Gedanken spielen soll, die Königsklasse komplett zu übernehmen. Dabei steht angeblich ein Kaufpreis von mehr als 20 Milliarden US-Dollar im Raum. Für Liberty Media würde ein solcher Verkauf einen saftigen Gewinn versprechen. Das US-Unternehmen hatte erst im Jahr 2017 die Kontrolle über die Königsklasse übernommen. Neben dem Kaufpreis für die Anteile (4,4 Mrd. US-Dollar) wurden seitens Liberty Media auch noch bestehende Verbindlichkeiten in der Höhe von 4,1 Milliarden US-Dollar übernommen.

Auch wenn es dieses konkrete Kaufangebot laut MSa-Informationen nie gab, schien die Story bei Bin Sulayem einen Nerv getroffen zu haben. Das FIA-Oberhaupt warnte, dass neue Eigentümer bei solchen Summen nur auf schnelle Gewinne aus sein könnten. „Die FIA als Hüter des Motorsports reagiert zurückhaltend, was das überhöhte Preisschild von 20 Milliarden Dollar für die Formel 1 angeht“, twitterte der Präsident. „Jeder mögliche Käufer sollte gesunden Menschenverstand walten lassen, das Wohlergehen des Sports im Auge behalten und einen klaren, nachhaltigen Plan mitbringen – nicht nur einen Haufen Geld.“

Das wiederum sorgte bei den F1-Bossen für Ärger. Das Justiziariat der Königsklasse ließ einen deftigen Brief aufsetzen, in dem man sich weitere Einmischungen in kommerzielle Angelegenheiten der Formel 1 verbitte. Die Aussagen auf den sozialen Kanälen seien inakzeptabel gewesen, heißt es darin. Das Schreiben wurde nicht nur in die FIA-Zentrale nach Paris geschickt, sondern auch an die zehn Teams weitergeleitet.

Noch unter Max Mosley hatte die FIA im Jahr 2000 die Nutzungsrechte am Begriff „Formel 1“ für 100 Jahre abgetreten. Bernie Ecclestone legte damals 300 Millionen US-Dollar auf den Tisch. Im Vergleich zum heutigen Wert der Königsklasse eine lächerlich niedrige Summe. Die FIA stimmte damals zu, sich aus kommerziellen Angelegenheiten rauszuhalten und sich nur um die Sicherheit und die Überwachung der Regeln zu kümmern.

Die Tatsache, dass Bin Sulayem einen möglichen Verkaufspreis von 20 Milliarden US-Dollar als übertrieben hoch bezeichnete, könnte auch rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen. Sollten die Aussagen Auswirkungen auf den Aktienpreis haben, besteht möglicherweise ein Anspruch auf Schadensersatz für die Anleger. Den Mund verbieten lassen will sich der Präsident aber nicht. „Die Meisterschaft gehört uns, wir haben sie nur vermietet. Bisher handelt es sich nur um Gerüchte, was einen möglichen Verkauf angeht. Aber die FIA sollte in solchen Fällen ein Mitspracherecht haben.“

Bei Verkaufsverhandlungen am Tisch sitzen darf der Weltverband aber nicht mehr. Früher befand sich noch die sogenannte „Don-King-Klausel“ in den Verträgen der Rechteinhaber mit der FIA. Der nach einem legendären Box-Promoter benannte Sonderparagraf sicherte der FIA bei Besitzerwechseln stets ein Veto-Recht zu. Nach Informationen von MSa wurde diese Klausel aber im Zuge der Komplettübernahme durch Liberty im Jahr 2017 entfernt. Die neuen Eigentümer könnten das Geschäft also ohne Rücksprache veräußern, wenn sie wollten. Solche Pläne gebe es momentan aber gar nicht, betonen die F1-Bosse. Ein Ende des Streits dürfte das aber nicht bedeuten. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Audi kauft erste Rate

Im Oktober 2022 gab Audi seine Formel-1-Pläne bekannt. Jetzt beginnt die Übernahme des Sauber-Rennstalls. Der Autohersteller hat die ersten 25 Prozent seines strategischen Partners gekauft.

Von: **Michael Schmidt**

Audi bereitet aktuell Schritt für Schritt seinen Formel-1-Einstieg vor. Ende August 2022 verkündete der Ingolstädter Autobauer seine Teilnahme an der Formel 1 ab der Saison 2026 mit einem eigenen Antriebsstrang. Im Oktober präzisierte Audi seine Pläne und gab den Sauber-Rennstall als seinen künftigen strategischen Partner bekannt. Drei Monate später beginnt die Marke mit den vier Ringen mit der Übernahme des Schweizer Teams.

Offiziell wird nur der Kauf einer Minderheitsbeteiligung am Rennstall aus Hinwil verkündet. Tatsächlich soll es sich um 25 Prozent handeln. In den kommenden beiden Jahren wird Audi bis auf 75 Prozent aufstocken. Rechtlich ist Sauber damit bis 2025 autark. Wichtig für die Zusammenarbeit mit Sponsoren wie Alfa Romeo, die bis Ende 2023 an Bord sind, und Motorenpartner Ferrari. Der neue Sauber-Chef Andreas Seidl wird sich deshalb zunächst auch noch im Hintergrund halten. Er hat Alessandro Alunni Bravi zu seinem Statthalter ernannt. ■

AUDI

Audi hat Anfang des Jahres die ersten 25 Prozent von Sauber übernommen

Formel 1

F1-Präsentationen fix

Die Formel-1-Saison 2023 kann beginnen. Die zehn Teams präsentieren ihre neuen Autos und Farben zwischen dem 31. Januar und dem 16. Februar.

Von: **Michael Schmidt**

Haas machte wie immer den Anfang. Der US-Rennstall zeigte seine neue Lackierung, die von Hauptsponsor Moneygram bestimmt wird, am 31. Januar (nach Redaktionsschluss). Das neue Autos wird ohne Präsentation am 11. Februar in Silverstone seine ersten Runden drehen. Red Bull, Alpha Tauri und Williams verfahren ähnlich. Erst das Outfit, dann die Technik. Red Bull zeigt am 3. Februar in New York seine neuen Farben und, so munkelt der Fahrerlagerfunk, auch den neuen Motorenpartner Ford. Alpha Tauri wird sich acht Tage später an gleicher Stelle in neuem Gewand präsentieren. Die Fahrtermine mit den neuen Autos finden später statt. Mittendrin am 6. Februar stellt Williams sein Team vor. Noch ohne den neuen Teamchef James Vowles, der erst am 20. Februar mit der Arbeit beginnt.

Alfa Sauber zieht am 7. Februar in Zürich die Decke vom neuen C43. Dann geht es Schlag auf Schlag. Aston Martin und McLaren haben sich den gleichen Tag ausgesucht. Die britischen Teams zeigen am 13. Februar nach alter Schule ihre neuen Autos, Sponsoren und Lackierungen. Auch Ferrari besinnt sich auf die Tradition. Das neue Auto wird am 14. Februar in Maranello enthüllt. Die Typbezeichnung bleibt wie immer bis zum Präsentationstermin Verschlusssache. Mercedes verbindet einen Tag später die Show mit der Arbeit. Der neue W14 wird von der Bühne gleich zu Testfahrten auf die Strecke von Silverstone gerollt. Alpine macht am 16. Februar mit dem A523 in London den Abschluss. ■

RED BULL

Verkündet Red Bull in New York gleich auch Motorenpartner Ford?

NACHRICHTEN

ANDRETTI MUSS WARTEN

Die Hoffnung von Andretti auf eine schnelle Entscheidung über seine F1-Bewerbung wird sich nicht erfüllen. Die Amerikaner wünschen sich eine Antwort vor Saisonbeginn. Die FIA stellt das in Aussicht, doch das F1-Management will mit einer Entscheidung warten, bis das neue Concorde-Abkommen für 2026 steht. Das kann noch zwei Jahre dauern. Und dann kostet die Mitgliedschaft für Neulinge 600 statt 200 Mio. Dollar.

STREIT UMS GEWICHT

Die FIA wollte das Mindestgewicht der Formel-1-Autos von 798 auf 796 Kilogramm senken. Doch dann meuterten die Teams. Das Gewicht stieg zunächst wieder auf 799 kg, um dann doch beim alten Stand von 798 kg zu landen. Grund sind schwerere Vorderreifen von Pirelli.

ORLEN WECHSELT

Sauber-Titelsponsor Orlen wechselt zu Alpha Tauri. Ob damit Orlen-Schützling Robert Kubica weiter Freitagstrainings fahren darf, ist unklar. Sauber ersetzt den polnischen Mineralölkonzern durch Wettanbieter „Stake“.

ÄRGER UM FIA-PRÄSIDENT

FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem holt ein Kommentar auf seiner Website von 2001 ein. Da sagt er : „Ich mag keine Frauen, die glauben, dass sie schlauer als Männer sind.“ Die FIA reagierte prompt. Das entspräche nicht der aktuellen Gesinnung des Präsidenten. Bin Sulayem fördere Frauen, heißt es. So ist die erste CEO in der FIA-Geschichte eine Frau.

NEUWAGEN FÜR SAINZ

Carlos Sainz hat sich ein neues Auto gegönnt. Der alte VW Golf GTI, den er im Alter von 18 Jahren von den Eltern bekam, wird durch einen Ferrari 812 Competizione ersetzt. Das 830-PS-Monster ist auf 999 Exemplare limitiert und längst ausverkauft.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hausfrieden in Gefahr: Webber fühlt sich von Vettel ausgetrickst

REINHARD

GP Malaysia 2013

Der Multi-21-Skandal

Stallregie ist ein Reizwort für Motorsportfans. Beim GP Malaysia gab es gleich zwei davon, und beide sorgten für Ärger. Sieger Sebastian Vettel ignorierte den Befehl von der Box und erteilte seinem Stallrivalen Mark Webber eine umstrittene Lektion.

Von: **Michael Schmidt**

Ein Thema beherrschte den GP Malaysia. Wir versuchen eine Stallregie. Bei Mercedes hielten sich die Fahrer an die Anweisung von der Box. Im Red-Bull-Camp brannte der Baum. Mark Webber und Sebastian Vettel bekamen nach ihren letzten Boxenstopps den codierten Befehl „Multi 21“. Sollte heißen: Alles bleibt bei dieser Reihenfolge. Also Startnummer 2 vor 1. Oder Webber vor Vettel. Deshalb hatte es der Australier in seiner Runde vor dem letzten Boxenstopp nicht mehr allzu eilig. Vettel gab Gas. So schmolzen 4,2 Sekunden innerhalb von zwei Runden auf nichts zusammen.

Kein Geschenk an Webber

Vettel hielt sich nicht an die Stallorder. In der 46. Runde griff er auf der Zielgeraden seinen Teamkollegen an, der ihn Richtung Boxenmauer abdrängte. Das Duell ging Rad an Rad im Zentimeterabstand über fünf Kurven. Schließlich setzte sich Vettel in Kurve 5 durch. Webbers Widerstand war gebrochen. Bei dem Australier fuhr in den letzten zehn Runden der Frust mit.

Danach herrschte schlechte Stimmung im Red-Bull-Camp.

WILHELM

Eisige Stimmung: Webber schaut weg, Vettel und Hamilton sehen stur geradeaus

Teamchef Christian Horner versicherte Webber, man habe Vettel gesagt, er solle nicht mehr angreifen. Vettel behauptete, er habe den Befehl nicht verstanden. Als er die langen Gesichter in seiner Garage sah, entschuldigte er sich bei seinem Team. Nicht aber bei Webber: „Er hat es nicht verdient, dass ich ihm einen Sieg schenke. Mark hatte sich vorher schon ein paar Mal dafür entschieden, dem Team nicht zu helfen.“

Vettel hörte auch deshalb weg, weil er sich um eine Siegchance betrogen fühlte. Er hatte bis zur entscheidenden Phase des Rennens mehr Benzin gespart als Webber. Und er hatte sich für das Finale einen frischen Satz der weicheren Reifen aufgehoben, während der Stallrivale nur noch eine Garnitur harter Sohlen in der Hinterhand hatte. Außerdem hatte Webber im Mittelteil des Rennens absichtlich gebummelt, damit Lewis Hamilton zu Vettel auf-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ZAHL DES RENNENS

73

Boxenstopps wickelten die 22 Fahrer ab. Zwölf davon wechselten vier Mal die Reifen in 56 Runden

schließen konnte. Und er gab seiner Box falsche Reifendaten an, um den früheren letzten Boxenstopp zu bekommen.

Auch bei Mercedes herrschte dicke Luft. Lewis Hamilton mochte sich über seinen dritten Platz nicht freuen. Den hatte seiner Meinung nach Teamkollege Nico Rosberg verdient, der aber auf Teambefehl nicht Dritter werden durfte. „Nico hat sich seine Reifen besser eingeteilt als ich, und er war schneller“, gab Hamilton zu.

Spritsparen bei Mercedes

Bei Mercedes drehte sich alles ums Spritsparen. Die Regenphase zu Beginn des Rennens fiel kürzer aus als prognostiziert, und man hatte nicht erwartet, das Tempo von Red Bull mitgehen zu können. In Runde 32 lag Rosberg um 1,4 und Hamilton um 2,1 Liter über der Marschroute. Deshalb gaben die Renn-Ingenieure den Befehl „Lift and Coast“ aus. Das hieß: 50 Meter vor den Bremspunkten vom Gas.

Weil zehn Runden später immer noch nicht genügend Benzin gespart worden war, sprach Teamchef Ross Brawn ein Machtwort. Die Piloten sollten Position halten. Just in dem Moment hatte Rosberg seinen Teamkollegen überholt. Er musste den Platztausch eine Runde später wieder rückgängig machen. Niki Lauda und Co-Teamchef Toto Wolff kritisierten Brawns Entscheidung, doch der rechtfertigte sich: „Wären Lewis und Nico so weitergefahren, wären sie nicht ins Ziel gekommen.“

Fernando Alonso verspielte seine Siegchance schon nach 700 Metern. In der zweiten Kurve touchierte er den Trainingsschnellsten Vettel. Der Frontflügel des Ferrari brach zunächst nur halb ab. Alonso beschloss, mit dem Handikap weiterzufahren, weil bei abtrocknender Strecke ein Reifenwechsel ohnehin bald anstand. Dabei hätte man zeitsparend auch den Flügel tauschen können. Falsch gepokert. Zu Beginn der zweiten Runde brach der Flügel ab und wickelte sich bei 280 km/h unter den Ferrari. Alonso flog ins Kiesbett. Felipe Massa rettete Ferraris Ehre mit Platz 5.

Zeitverlust in der Box

McLaren-Mercedes zeigte sich dank einer Modifikation am Unterboden verbessert. Die schnellen Kurven kamen dem MP4-28 entgegen. Jenson Button lag in einem Rennen mit neun Führungswechseln sogar zwei Runden lang an der Spitze. Platz 5 lag in Griffweite. Button verlor ihn, weil beim dritten Stopp das rechte Vorderrad nicht ordnungsgemäß arretiert wurde. Es klappte erst im zweiten Versuch. Das kostete 1.25 Minuten. Die McLaren-Mechaniker scheiterten am eigenen Ehrgeiz. Sie wollten den ersten Boxenstopp unter zwei Sekunden abliefern. Red Bull hätte ihn fast geschafft. Webber stand beim zweiten Stopp nur 2,05 Sekunden. ■

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	56 Runden	1:38.56,681 h = 188,231 km/h
2.	Mark Webber	Red Bull-Renault	56 Runden	1:39.00,979 h + 4,298 s
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	56 Runden	1:39.08,862 h + 12,181 s
4.	Nico Rosberg	Mercedes	56 Runden	1:39.09,321 h + 12,640 s
5.	Felipe Massa	Ferrari	56 Runden	1:39.22,329 h + 25,648 s
6.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	56 Runden	1:39.32,245 h + 35,564 s
7.	Kimi Räikkönen	Lotus-Renault	56 Runden	1:39.45,160 h + 48,479 s
8.	Nico Hülkenberg	Sauber-Ferrari	56 Runden	1:39.49,725 h + 53,044 s
9.	Sergio Pérez	McLaren-Mercedes	56 Runden	1:40.09,038 h + 1.12,357 min
10.	Jean-Eric Vergne	ToroRosso-Ferrari	56 Runden	1:40.23,805 h + 1.27,124 min

Schnellste Runde: Sergio Pérez (McLaren-Mercedes) 1.39,199 min = 201,159 km/h

DAS RENNEN

GP Malaysia 2013, 24. März 2013, Sepang

Wetter:	**28 C, Regen, bedeckt**
Distanz:	**56 Runden à 5,543 km = 310,408 Kilometer**
Nennungen:	**22**
Gestartet:	**22**
Gewertet:	**18**
Führungswechsel:	**9**
Pole-Position:	**Sebastian Vettel 1.49,674 min = 181,946 km/h (Red Bull-Renault)**

WILHELM

Platztausch auf Befehl: Hamilton kritisiert das Geschenk – „der Platz hätte Rosberg gehört“

WILHELM

Alonso hebt ab: Der Frontflügel bricht ab und gerät unter das Auto

WILHELM

Da passt die Reihenfolge noch: Webber mit der Nummer 2 vor Vettel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Pascal Wehrlein hatte in Saudi-Arabien Grund zu jubeln: Wehrlein übernahm nach seinem Doppelpack die WM-Führung

99X hoch zwei

Porsche-Dominanz in Saudi-Arabien: Beim zweiten Rennwochenende der Formel E gewann Pascal Wehrlein beide Läufe vor Jake Dennis (Andretti-Porsche). Die Stuttgarter scheinen den besten Antrieb der Gen3-Autos gebaut zu haben. Die Konkurrenz wird sich strecken müssen, um Porsche Paroli zu bieten.

Von: **Joel Lischka**

Das vierte Jahr fährt Porsche mittlerweile in der Formel E. Nach weniger erfolgreichen Jahren setzt der Sportwagenhersteller jetzt zum Höhenflug an. In Diriyya schlug Werksfahrer Pascal Wehrlein doppelt zu, während Kundenpilot Jake Dennis zweimal knapp hinter ihm landete. Damit drehte der Deutsche das Ergebnis vom Saisonstart in Mexiko-Stadt um. Vor zwei Wochen siegte der Engländer vor Wehrlein. Somit gingen alle drei Rennen der neuen Gen3-Autos in der Formel E an Rennwagen mit Porsche-Power. Zufall? Wohl kaum. Der 99X Electric ist das Auto, das es zu schlagen gilt.

Die Stuttgarter scheinen vor allem bei der Energie-Effizienz den besten Job gemacht zu haben. Auf eine Runde ist die Konkurrenz größer, wie die Qualifyings zeigten. Am Freitag und Samstag startete Wehrlein von den Plätzen 9 und 5. Sébastien Buemi (Envision-Jaguar) sicherte sich freitags in seinem 100. Formel-E-Rennen die Pole-Position – es war die 15. seiner Karriere – und zog damit mit dem Rekordhalter Jean-Éric Vergne gleich. Neben Buemi ging Jake Hughes (McLaren) ins Rennen, Sam Bird (Jaguar) qualifizierte sich als Dritter. Dan Ticktum sorgte im NIO mit Platz 4 für eine Überraschung.

Maximilian Günther (Maserati-DS) konnte wegen eines Qualifying-Unfalls am Freitag nicht am ersten Lauf teilnehmen. Der Bayer flog in Kurve 11 so heftig ab, dass sogar das Monocoque getauscht werden musste.

> „Dieses Wochenende werde ich nie vergessen. Die zwei Siege sind ein unglaublicher Erfolg. Ich bin unglaublich stolz auf das Team."
>
> Pascal Wehrlein

Bird zündet Feuerwerk

Als die Ampeln am Freitag (27.1.) ausgingen, behielten die Top 4 ihre Positionen, dahinter kam es zu einem Stau, weil Mitch Evans in seinem Jaguar René Rast rausdrückte. Lucas di Grassi musste bremsen, Mahindra-Teamkollege Oliver Rowland fuhr in das Heck des Brasilianers, António Félix da Costa knallte in Rowlands Auto und musste sich eine neue Nase abholen. Rennleiter Scot Elkins entschied sich, das Safety Car auf die Strecke zu schicken. Nach einer Runde gab es bereits den Restart. Evans erhielt für die Aktion eine Fünf-Sekunden-Strafe. Wehrlein profitierte von dem Scharmützel und lag bereits auf Rang 6.

Der Restart veränderte nichts an der Spitze. In Runde 4 schob sich Sam Bird an Jake Hughes vorbei auf den zweiten Platz. Drei Umläufe später war auch Buemi fällig. Der Jaguar-Pilot zog der Konkurrenz davon und kontrollierte zunächst das Rennen. In der 13. Runde aktivierte Bird für drei Minuten seinen Attack Mode und konnte dank des Vorsprungs die Führung behalten. Wehrlein hatte sich da bereits P5 von Rast geschnappt, kurz danach lag er auf Rang 4, da Dan Ticktum wegen der Aktivierung seines Attack Modes Plätze verlor. Kurz darauf nahm der ehemalige Formel-1-Pilot selbst für drei Minuten den Attack Mode. Zwar übte Wehrlein ordentlich Druck auf Hughes aus, vorbei kam er jedoch nicht. Erst als der McLaren-Mann durch die Aktivierung der Extra-Power hinter

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wehrlein und Rast zurückfiel, blies der 28-Jährige zur Attacke.

Schnell schloss der Porsche-Werksfahrer zu Buemi auf, in Runde 24 ging er kampflos an dem Schweizer vorbei, als dieser sich die Zusatzleistung abholte. Der Führende Sam Bird hatte da bereits die verbleibenden 60 Sekunden des insgesamt vierminütigen Attack Modes aktiviert, verlor aber seinen Vorsprung sukzessive. In Runde 25 wagte Wehrlein den ersten Überholversuch vor Kurve 18, bremste jedoch zu spät, sodass Bird wieder durchschlüpfte. Fünf Umläufe später war es dann soweit: An gleicher Stelle hatte Bird nichts mehr entgegenzusetzen, und Wehrlein übernahm die Spitze, die er bis ins Ziel verteidigte. Der Sieg überraschte ihn wegen des Startplatzes selbst: „Ich hätte nie geglaubt, dass ich gewinnen kann. Unsere Strategie war perfekt." Hinter ihm landete Porsche-Kunde Jake Dennis, der am Schluss die meisten Reserven hatte. Bird komplettierte das Podium.

Wehrlein unaufhaltsam

Am Samstag ging Jake Hughes von Platz 1 ins zweite Rennen, Mitch Evans qualifizierte sich auf Rang 2, als Dritter war René Rast bester Deutscher im Qualifying.

Den Start gewann Mitch Evans, der sich innen an Hughes vorbeischob, Wehrlein überholte Buemi und lag auf Rang 4. Danach war das Rennen zunächst sehr taktisch geprägt. In Runde 9 aktivierte Evans für drei Minuten als Erster der Spitzengruppe den Attack Mode und fiel hinter die beiden McLaren auf Rang 3 zurück. Jeweils einen Umlauf später forderten Hughes und Rast die zusätzlichen kW an. Der dreimalige DTM-Meister behielt sogar die Führung.

Wehrlein war jedoch wieder in Lauerstellung. In Runde 12 schnappte sich der Porsche-Fahrer zunächst Hughes und einen Umlauf später Jaguar-Pilot Evans. Kurz darauf wählte Wehrlein die erste Phase seines Attack Modes. Er entschied sich für die dreiminütige Variante und blieb Zweiter. Als der Führende Rast bereits nach 17 Runden seine verbleibenden zwei Minuten der Zusatzleistung aktivierte, übernahm Wehrlein kampflos die Führung. Diese behielt der Deutsche auch kurz danach, als er zum zweiten Mal seinen Attack Mode zündete.

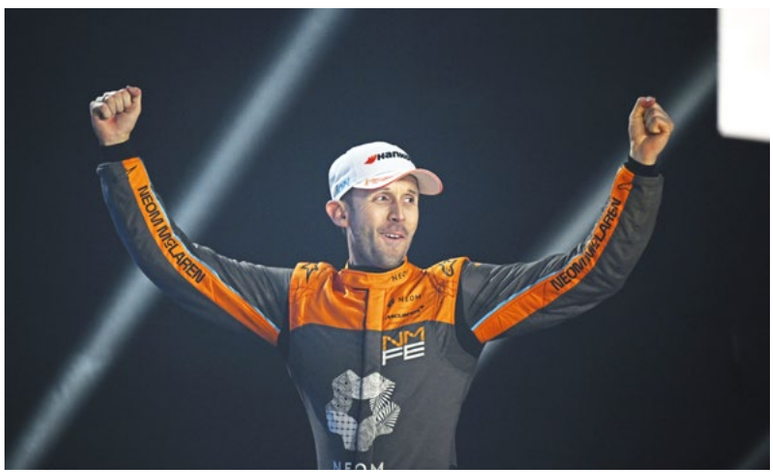
Ebenfalls nach vorne pflügte Jake Dennis in seinem Andretti-Porsche. Nach 24 Runden lag der Engländer bereits auf Platz 2, obwohl er noch keinerlei Zusatzleistung angefordert hatte. In Runde 27 schickte Scot Elkins wie am Vortag das Safety Car auf die Strecke. Nico Müller überbremste in Kurve 18 das Heck seines Abt Cupra und stopfte sein mit Mahindra-Power ausgestattetes Auto in die Tecpro-Barriers. Die Rückkehrer, bei denen Kelvin van der Linde den an der Hand verletzten Robin Frijns ersetzte, schrieben in Diriyya den nächsten Nuller.

Drei Runden später gab Elkins das Rennen wieder frei. Wehrlein blieb an der Spitze ganz cool und gewann, Dennis musste sich mit Platz 2 begnügen. Dahinter fuhr ein euphorisierter René Rast das erste Podium für McLaren in der Formel E ein: „Ich bin überglücklich, das Team verdient das. Sie haben so viel harte Arbeit reingesteckt."

Der neue WM-Führende Pascal Wehrlein war mit seinem Doppelerfolg erst der fünfte Formel-E-Pilot, dem das bei einem Double-Header gelang. Entsprechend glücklich war er im Anschluss: „Dieses Wochenende werde ich nie vergessen. Die zwei Siege sind ein unglaublicher Erfolg. Das ganze Team hat an diesem Wochenende eine fantastische Leistung gezeigt." Am 11. Februar will Porsche beim Debüt im indischen Hyderabad wieder die Muskeln spielen lassen. ■

MOTORSPORT IMAGES

Konstant gut: Jake Dennis belegte zweimal Rang 2 und ist WM-Kandidat



MOTORSPORT IMAGES

Premiere: René Rast fuhr das erste Podest für McLaren in der Formel E ein

MOTORSPORT IMAGES

Nachholbedarf: Abt Cupra hat nach drei Rennen noch keine Punkte geholt

FORMEL E IN DIRIYYA

1. Rennen, 39 Runden à 2,495 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Pascal Wehrlein	47.45,567 min
2.	Jake Dennis	+ 0,531 s
3.	Sam Bird	+ 3,526 s
4.	Sébastien Buemi	+ 6,048 s
5.	René Rast	+ 7,471 s
6.	Nick Cassidy	+ 7,614 s
7.	Jean-Éric Vergne	+ 12,394 s
8.	Jake Hughes	+ 15,187 s
9.	André Lotterer	+ 15,563 s
10.	Mitch Evans	+ 17,914 s

2. Rennen, 40 Runden à 2,495 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Pascal Wehrlein	50.40,304 min
2.	Jake Dennis	+ 1,252 s
3.	René Rast	+ 4,554 s
4.	Sam Bird	+ 4,851 s
5.	Jake Hughes	+ 10,869 s
6.	Sébastien Buemi	+ 10,947 s
7.	Mitch Evans	+ 11,088 s
8.	Sacha Fenestraz	+ 12,409 s
9.	Edoardo Mortara	+ 12,753 s
10.	Dan Ticktum	+ 13,275 s

WM-STAND FAHRER

1.	Pascal Wehrlein	68 Punkte
2.	Jake Dennis	62
3.	Sébastien Buemi	31
4.	Sam Bird	28
5.	Jake Hughes	27
6.	René Rast	26
7.	Lucas di Grassi	18
8.	André Lotterer	14
9.	Mitch Evans	11
10.	Nick Cassidy	10

WM-STAND TEAMS

1.	Andretti-Porsche	76 Punkte
2.	Porsche	74
3.	McLaren-Nissan	53
4.	Envision-Jaguar	41
5.	Jaguar	39
6.	Mahindra	18
7.	DS Penske	7
8.	Nissan	4
9.	Maserati-DS	2
10.	NIO	1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eki vor Schumi

Beim Race of Champions dominierten auch dieses Jahr die Stars der Rallye-Szene. Der größte Pokal ging zum vierten Mal an Mattias Ekström. Die deutschen F1-Asse setzten ebenfalls Highlights.

Von: **Tobias Grüner**

Vor zwölf Monaten war die Premiere des Race of Champions auf Eis und Schnee im schwedischen Küstenort Pite Havsbad noch halb ins Wasser gefallen. Eine stürmische Nacht hatte die Ostsee so stark anschwellen lassen, dass die mühsam präparierte Piste in Teilen unter den Fluten verschwand und verkürzt werden musste. Bei der zweiten Auflage zeigten sich die Wettergötter nun deutlich gnädiger. Sowohl beim Nations Cup am Samstag als auch beim Einzelwettbewerb am Sonntag strahlte die Sonne vom Himmel.

Das zog aber ganz neue Probleme nach sich. Auch wenn die Sonne am Rande des Polarkreises nicht besonders hoch im Himmel stand, reichte es aus, um das Quecksilber in den positiven Bereich zu heben. Die Wärme reduzierte die Widerstandsfähigkeit der Eisbahn spürbar. So frästen die mit Spikes besetzten Reifen tiefe Rillen in die Piste, was den Schwierigkeitslevel für die Teilnehmer deutlich erhöhte. „Früher, als das Race of Champions noch auf Asphalt ausgetragen wurde, musste man sich nur auf die unterschiedlichen Autos einstellen. Jetzt sind auch noch die Streckenbedingungen bei jedem Lauf anders“, stöhnte RoC-Veteran David Coulthard.

Vettel mit Fehlstart

Der Brite zog zusammen mit W-Series-Meisterin Jamie Chadwick im Nations Cup schon in der ersten Runde gegen das deutsche Team den Kürzeren. Im Viertelfinale setzten sich Mick Schumacher und Sebastian Vettel dann relativ locker gegen das eSports-Duo Opmeer/Blakeley durch. Erst im Halbfinale war Schluss. Das Duell gegen das Allstars-Team, bestehend aus Rallye-Ass Thierry Neuville und Formel-2-Champion Felipe Drugovich, ging mit eins zu drei verloren. Für die Vorentscheidung sorgte hier ein Fehlstart von Vettel im Lauf gegen Drugovich, der eine Zeitstrafe von fünf Sekunden nach sich zog. Auf das brasilianisch-belgische Duo wartete im Finale dann das Team Norwegen. Nach einem lockeren Sieg gegen Frankreich (Loeb/Tambay) hatte sich die Vater-Sohn-Kombination Petter und Oliver Solberg in einem hart umkämpften Halbfinale knapp gegen Schweden durchgesetzt. Dabei verlor Petter seine beiden Duelle knapp gegen Johan Kristoffersson und Mattias Ekström. Dank zweier Siege von Sohnemann Oliver ging es für die Titelverteidiger noch ins Endspiel.

> „Ich bin schon beim Race of Champions in Peking und London gegen Michael Schumacher gefahren. Es war etwas ganz Besonderes, jetzt im Finale auf Mick zu treffen.“
>
> Mattias Ekström

Solberg Jr. in Bestform

Vater Petter kassierte hier gegen Neuville direkt die nächste Niederlage. Doch Drugovich, der nach eigener Aussage noch nie in solch einer Kälte unterwegs war und sich vor Ort erst mal einen Wintermantel kaufen musste, hatte den Solbergs nichts entgegenzusetzen. Im entscheidenden Duell brachte Oliver Solberg schließlich auch Neuville die erste Niederlage des Tages bei. „Oliver hat das Ding heute im Alleingang für uns gewonnen. Ich muss ihm wohl das Abendessen bezahlen“, grinste der stolze Papa. Der Sohnemann fügte an: „Es ist ein tolles Gefühl, dass wir den Titel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zum vierten Mal holte sich Mattias Ekström die RoC-Krone. Mick Schumacher schaffte es immerhin ins Finale

ROC/JERRY ANDRÉ

verteidigen konnten. Dass ich Thierry, mit dem ich letztes Jahr bei Hyundai gefahren bin, noch den Arsch versohlen konnte, kam als Sahnehäubchen obendrauf."

Einen Tag später folgte beim Einzelwettbewerb dann aber die Revanche. Nach einem Sieg gegen Vater Petter in der ersten Runde kam es im Viertelfinale erneut zum Aufeinandertreffen von Solberg Jr. und Neuville. Im mehr als 1000 PS starken Elektro-Rallycross-Modell FC1-X verlor Solberg bei der Anfahrt auf die Brücke die Kontrolle und schlug in die Betonbande ein. Ein Werbebanner wickelte sich so unglücklich um den Spike-besetzten Reifen, dass an eine Weiterfahrt nicht zu denken war. Außerdem hatte sich die Aufhängung verbogen, wodurch das stärkste und spektakulärste Auto in der RoC-Flotte anschließend nicht mehr eingesetzt werden konnte.

Für Neuville war der Spaß eine Runde später auch direkt vorbei. Der RoC-Neuling verlor im Halbfinale zweimal knapp gegen Routinier Mattias Ekström, der zuvor schon seinen Landsmann Kristoffersson in zwei spannenden Duellen ausgeschaltet hatte.

Deutsches Halbfinal-Duell

Im unteren Teil des Turnierbaums, in dem die Rundstreckenpiloten angesetzt waren, arbeiteten sich die deutschen Fahrer erfolgreich durchs Feld. Mick Schumacher setzte sich gegen Felix Rosenqvist, Adrien Tambay und Felipe Drugovich durch. Gegen den Brasilianer wurde es allerdings ganz knapp, weil Schumacher nach dem Sprung kurz neben die Strecke geraten war. Der Youngster konnte den Fehler gerade noch ausbügeln und das Weiterkommen über die Zeit sichern. Kumpel Vettel kam ohne Niederlage durch seine Duelle gegen Jamie Chadwick und Tom Kristensen. Und so wurde das Halbfinale zu einer deutsch-deutschen Angelegenheit. Hier machte es Vettel seinem Gegner mit einem Fehler im ersten Lauf relativ einfach. Aber auch Runde zwei ging an den Formel-1-Nachwuchs.

Im Finale lieferte Schumacher dem erfahreneren Ekström einen harten Kampf, musste sich aber zweimal knapp geschlagen geben. Im abschließenden Lauf wurde es für den Lokalmatador im 330 PS starken Rallye-Fiesta allerdings brenzlig – und das im wahrsten Sinne des Wortes. Schon nach einer halben Runde war in der Mittelkonsole ein kleines Feuerchen ausgebrochen. Während Ekström mit seinem rechten Handschuh nach den Flammen schlug, zirkelte er das Auto mit links um den Kurs. „Mein Beifahrer wollte schon, dass ich das Auto abstelle. Aber das kam natürlich nicht infrage", grinste der Audi-Werksfahrer nach dem vierten RoC-Erfolg. „Es war etwas Besonderes, gegen Mick zu fahren, weil ich auch seinen Vater gut kannte. Er ist sehr talentiert. Die neue Generation kommt, um uns zu schlagen. Ich musste alles geben, damit es heute nicht so weit ist."

Schumacher nahm die Niederlage locker: „Die Rallye-Piloten sind in einer anderen Liga unterwegs. Sebastian hat es ganz gut ausgedrückt: Wenn wir in eine Kurve einbiegen, nutzen wir nur Hammer und Schraubenzieher. Die Rallye-Fahrer haben dagegen eine komplette Werkzeugkiste zur Verfügung. Sie wissen in jeder Situation, wie sie reagieren müssen. Ich hoffe, dass ich 2023 besser mithalten kann." ■

EINZELWERTUNG

Viertelfinale

Oliver Solberg	1
Thierry Neuville	1*
Mattias Ekström	2
Johan Kristoffersson	0
Mick Schumacher	1*
Felipe Drugovich	1
Sebastian Vettel	2
Tom Kristensen	0

Halbfinale

Thierry Neuville	0
Mattias Ekström	2
Mick Schumacher	2
Sebastian Vettel	0

Finale

Mattias Ekström	2
Mick Schumacher	0

NATIONS CUP

Viertelfinale

Frankreich	0
Norwegen	4
Team Nordic	0
Schweden	4
Team Allstars	2
Schweden	1
Deutschland	3
Team eSports	0

Halbfinale

Norwegen	2*
Schweden	2
Team Allstars	3
Deutschland	1

Finale

Norwegen	3
Team Allstars	1

* Sieg über die Gesamtzeit

ROC/JEAN-FRANCOIS GALERON

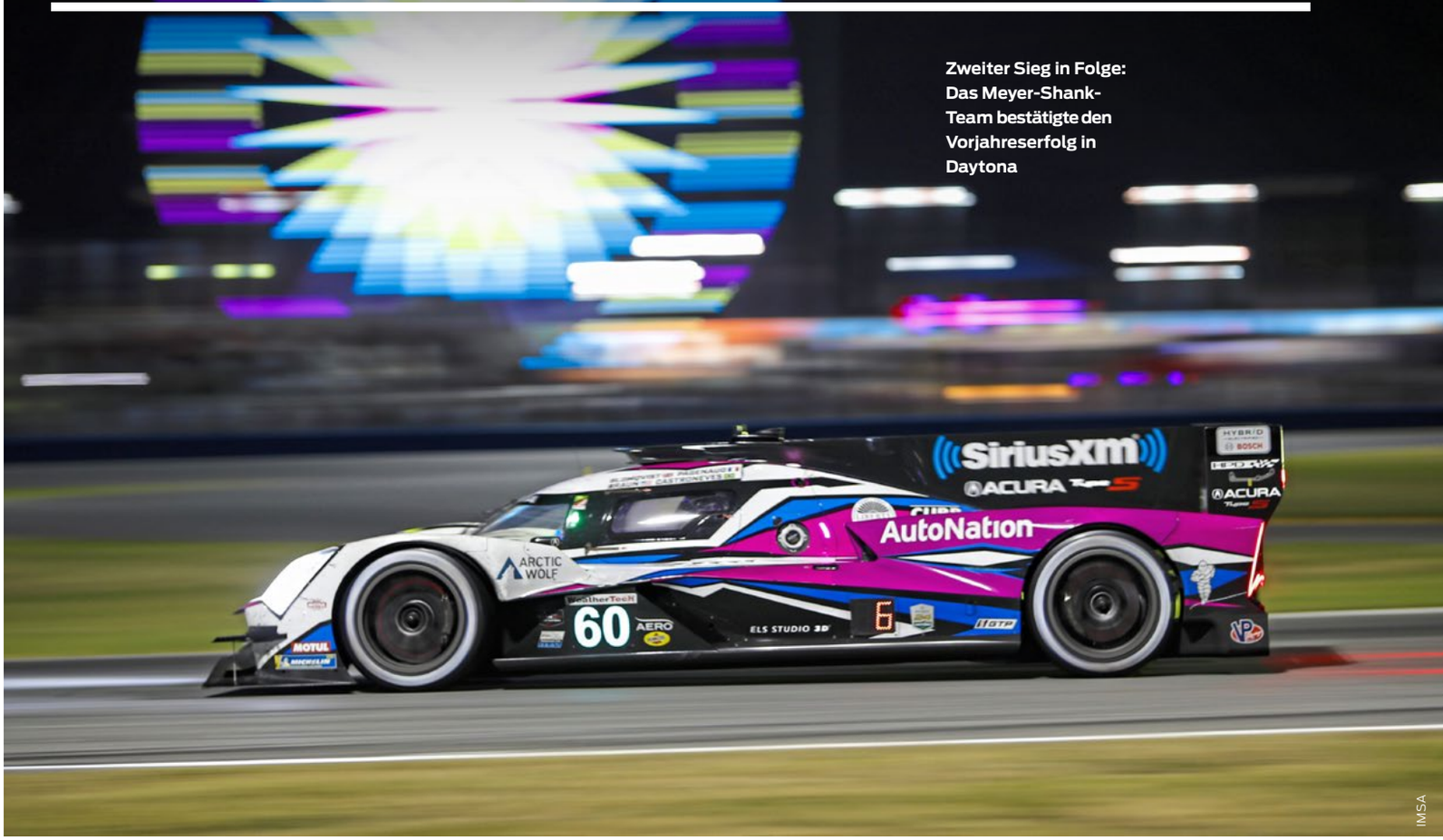
Nach dem Sieg in Nations Cup nahm Oliver Solberg im Einzel die Bande mit

ROC/JERRY ANDRÉ

Die beiden deutschen Piloten hatten viel Spaß auf und neben der Eis-Piste

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kantersieg für Acura



Zweiter Sieg in Folge: Das Meyer-Shank-Team bestätigte den Vorjahreserfolg in Daytona

IMSA

Fast schon schräg: Wie vor einem Jahr holte Acura beim 24h-Rennen in Daytona einen Doppelsieg vor zwei Cadillac-Prototypen – und das trotz des Debüts der neuen GTP-Topklasse. Die beiden deutschen Hersteller Porsche und BMW hatten beim IMSA-Saisonstart ganz klar das Nachsehen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Wer hätte das gedacht: Nach fast 4500 Rennkilometern fuhren acht von neun GT-Prototypen beim Daytona-Debüt aus eigener Kraft ins Ziel. Noch vor wenigen Wochen ging das Schreckgespenst um, dass womöglich ein niederrangiger LMP2-Prototyp das Rennen gewinnen könnte, weil die neuen GTP-Flitzer einfach nicht zuverlässig seien. Doch damit nicht genug: Die Fans bekamen exzellenten Motorsport auf allerhöchstem Niveau geboten. Die Top 4 der GTP-Klasse sausten binnen elf Sekunden über die Ziellinie. Ein enges Rennen mit vielen versteckten Dramen im Hintergrund – IMSA, Daytona und die GTP-Klasse hielten, was uns versprochen wurde.

Die seltsame Anomalie bestand darin, dass im Ziel zwei Acura vor zwei Cadillac lagen – exakt der gleiche Zieleinlauf wie 2022 in der alten DPI-Klasse. Sogar der Sieger war derselbe: Das Team Meyer Shank Racing wiederholte mit den Piloten Tom Blomqvist, Helio Castroneves, Simon Pagenaud und dem Neuzugang Colin Braun den Vorjahressieg, die Mannschaft von Wayne Taylor Racing (Filipe Albuquerque, Ricky Taylor, Louis Delétraz, Brendon Hartley) musste sich abermals den Markenkollegen geschlagen geben. Und wie im Vorjahr belegten zwei Cadillac die Plätze 3 und 4.

In den letzten 80 Rennminuten nach der zwölften Gelbphase kulminierte das interne Acura-Duell zwischen Meyer Shank und WTR, Nuancen gaben am Ende den Ausschlag. Zum Beispiel die Aero-Konfiguration: Meyer Shank fuhr das ganze Rennen mit geringem Abtrieb und flach gestelltem Heckflügel. „Für uns war das die optimale Abstimmung, denn wir konnten die Reifen immer noch gut nutzen und hatten gleichzeitig einen guten Topspeed“, sagte Tom Blomqvist, der sich binnen eines Jahres in der IMSA zum Prototypen-Superstar entwickelt hat. „Wir hatten zwar im Infield damit einen kleinen Nachteil, aber über eine Runde gesehen waren wir mit der Low-Downforce-Abstimmung schneller.“

> „Wir sind bewusst mit wenig Abtrieb und flachem Heckflügel ins Rennen gegangen. Das war zwar ein Nachteil im Infield, dafür hatten wir im Banking einen guten Topspeed.“
>
> Acura-Pilot Tom Blomqvist

Bei Wayne Taylor Racing ging man die Sache anders an: Man setzte auf mehr Abtrieb, um die Hinterreifen besser zum Arbeiten zu bringen, wollte aber am Sonntagmorgen ebenfalls auf einen flacheren Heckflügel umsatteln – so der Plan. Als das Team vier Stunden vor Rennende zur Tat schreiten wollte, stellten die Mechaniker fest, dass die Heckflügelhalterung am Getriebe defekt war, so musste man nolens volens mit dem höheren Abtriebsniveau in das direkte Duell mit Meyer Shank Racing um den Sieg gehen.

Das erklärt auch, warum sich Tom Blomqvist nach dem letzten Restart 25 Minuten vor Rennende schnell und deutlich von Filipe Albuquerque im WTR-Acura absetzen konnte. Der Portugiese hatte im Banking zu wenig Topspeed und musste den Briten Blomqvist ziehen lassen.

Trotzdem musste man im Meyer-Shank-Team zittern, wie sich erst nach dem Rennen herausstellte: Das Getriebe machte früh Zicken, hohe Temperaturen und ein

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

konstant hoher Ölverbrauch sorgten für viele Sorgenfalten. „Es gab einen Punkt im Rennen, wo ich nicht mehr ernsthaft daran geglaubt habe, dass wir so noch ein paar Stunden durchfahren können“, so Teamchef Michael Shank.

Dass es im Finale überhaupt zu dem markeninternen Acura-Duell um den Sieg kam, war ebenfalls bemerkenswert, denn das Auto von WTR hatte kurz nach Rennhalbzeit viel Zeit bei einer Serie von Boxenstopps verloren, die auch noch zu zwei Strafen führten: Der Ölverbrauch des Motors war hoch, was auch mit dem neuerdings verwendeten Biosprit zu tun hat. Bei einer Nachfüllaktion blieb ein Teil des Mechanikerbehälters am Auto stecken, was erstens zu einem weiteren Stopp und zweitens zu einer Durchfahrtsstrafe führte. Kurz danach musste abermals Öl unter Gelb nachgefüllt werden, doch die Boxengasse war geschlossen, was eine weiteren Strafe zur Folge hatte. Das WTR-Auto verlor so drei Runden, und es dauerte bis zur zwölften Gelbphase 90 Minuten vor Ende, bevor es das Team Wayne Taylor Racing wieder in die Führungsrunde zurückgeschafft hatte.

Acura als neue Benchmark

Leader Blomqvist war durchaus besorgt, als ihm Filipe Albuquerque beim letzten Restart 25 Minuten vor Ende im Genick hing: „Ich war mir recht sicher, dass wir die Cadillac im Griff haben, aber Albuquerque ist ein gewitzter und angriffslustiger Fahrer, der das gleiche Auto wie ich zur Verfügung hatte – da kam ich schon leicht ins Grübeln. Zu Beginn konnte er seine Reifen zwar schneller aufwärmen, aber dann konnte ich mich deutlich absetzen.“

Der Acura-Doppelsieg war verdient: Das Auto hatte Speed, war zuverlässig, und mit Ausnahme des hohen Ölverbrauchs hatte man ein weitgehend problemloses Rennen. Die zusätzlichen Stopps zum Nachfüllen des Motoröls traf übrigens beide Acura-Teams, was auch erklärt, warum bis dreieinhalb Stunden vor Schluss zwei Cadillac an der Spitze lagen. Scott Dixon hatte im Caddy mit der Startnummer 01 einen Vorsprung von gut einer Minute herausgefahren, doch die neunte Gelbphase eliminierte diesen Vorteil. Beim Stopp konnte der Meyer-Shank-Acura wieder die Führung erobern, weil er aufgrund eines anderen Boxenstopprhythmus’ weniger Nachtankzeit benötigte. Obwohl die Cadillac nahezu ohne Probleme über die Distanz kamen, hatten sie am Ende gegen Acura keine Chance. „Im direkten Duell hatten die Acura in den Gängen drei bis fünf die bessere Beschleunigung“, so der Teammanager von Chip Ganassi Racing, Mike O’Gara. „Die sind einfach an uns vorbeigefahren.“

> „Im direkten Duell hatten die Acura in den Gängen drei bis fünf eindeutig die bessere Beschleunigung als die Cadillac– die sind dann einfach an uns vorbeigefahren.“
>
> Ganassi-Teamchef Mike O’Gara

Bei den Topspeeds herrschte zwar wieder Gleichstand, doch der Beschleunigungsvorteil im mittleren Geschwindigkeitsbereich machte im direkten Duell den Unterschied. „Wenn man das Rennen mit fast einer Minute anführt, dann ist man enttäuscht, wenn man verliert“, so O’Gara. „Andererseits haben wir mit beiden Autos gut gepunktet, und wir hatten keine Probleme, das war positiv.“

Durch die fünf Gelbphasen in den letzten dreieinhalb Stunden blieb das Rennen um den Sieg und das Duell zwischen Aura und Cadillac zwar eng, aber die Vorteile lagen klar im Acura-Camp – wie der Doppelsieg eindeutig belegt.

DPi-Erfahrungsvorsprung?

Bei genauerer Betrachtung kann das Resultat nicht verwundern: Acura und Cadillac haben mit dem neuen Format der Topklasse weniger Mühe als die beiden deutschen Herausforderer Porsche und BMW, was sicher auch damit zu tun hat, dass sie bereits in der DPi-Zeit viele Erfahrungen sammeln konnten.

Bezogen auf den Nettospeed hatte Acura einen leichten Vorteil von zwei bis drei Zehnteln auf Cadillac, Porsche sortierte sich knapp dahinter ein, BMW fehlten im Schnitt sechs bis acht Zehntelsekunden auf die Spitze. Beide deutschen Hersteller hatten zudem Zeitverluste durch Zuverlässigkeitsprobleme: Der BMW mit der Startnummer 25 musste bereits nach etwas mehr als einer Stunde das komplette Hybridsystem (Batterie, MGU und Konverter) tauschen, bei Porsche sorgte der Wechsel der Batterie am Auto mit der Startnummer 7 (Matt Campbell, Felipe Nasr, Michael Christensen) nach fünfeinhalb Rennstunden für einen Zeitverlust von 20 Runden. Später kam noch eine weitere Reparatur an der Wasserkühlung für den V8-Motor dazu.

Werbetafel & Sandsäcke

Immerhin konnte der zweite Porsche 963 von Nick Tandy, Mathieu Jaminet und Dane Cameron (#6) für ein wenig Furore sorgen. Zunächst hatte ein Unfall von Tandy beim Überrunden eines LMP3-Autos und die folgende Reparatur in der Nacht für einen Rückstand von drei Runden gesorgt. „Ich wurde im Verkehr abgedrängt und musste auf die Wiese ausweichen“, sagte Tandy. „Dabei habe ich eine Werbetafel abgeräumt, hinter der leider einige Sandsäcke lagen, was zu beträchtlichen Beschädigungen am Auto führte.“

Immerhin zoomte sich der Schwabenexpress in den Folgestunden wieder in den Windschatten des Führungsquartetts, wobei die neunte Gelbphase hilfreich war: Tandy konnte eine Runde gutmachen, eine weitere Gelbphase hätte die Rückkehr in die Führungsrunde bedeutet.

Doch dann schlug auch beim zweiten Porsche der Defektteufel zu: Beim Runterschalten blieb Tandy zwischen zwei Gängen stecken, woraufhin der Brite anhielt, um einen Reboot durchzuführen. Zwar konnte er jetzt wieder normal schalten, doch die Freude hielt nur eine Runde, dann kündigte eine Rauchfahne im Heck des 963 das nahende Ende an. In der Box wurde ein kapitaler Getriebeschaden diagnostiziert. Porsche stellte das Auto ab, weil eine Reparatur keine Verbesserung der Punkteausbeute gebracht hätte. Damit blieb für die Schwaben beim Debüt nur ein magerer 14. Platz – was weder den Hoffnungen noch den Erwartungen entsprach.

„Was die operative Seite betrifft, so steht uns noch einiges an Arbeit bevor“, erklärte der selbstkritische Teamchef Jonathan Diuguid. „Wir haben zu viele Fehler gemacht, sowohl auf der Team- wie auch auf der Fahrerseite, dazu ist die Zuverlässigkeit sicher noch nicht da, wo wir hinwollen.“

„Wir hatten uns ganz sicher mehr erhofft, vor allem, weil wir phasenweise ein großartiges Tempo fahren konnten“, sagte ▷

IMSA

Das Acura-Duell in den letzten Rennstunden bot packenden Motorsport

IMSA

Cadillac war stark und fehlerfrei, aber nicht so schnell wie Acura

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zuschauerrekord in Daytona: Noch nie kamen mehr Fans zum 24h-Rennen

IMSA

Urs Kuratle, bei Porsche Leiter Werksmotorsport LMDh. „Ausgerechnet an diesem Wochenende mussten wir zahlreiche Schäden verkraften. Wir hätten eine bessere Platzierung verdient, haben aber viel gelernt und werden dies nun konsequent umsetzen."

Pilot Nick Tandy war ebenfalls unzufrieden: „Es gab viel Licht, aber eben auch Schatten. Kurz vor dem Getriebedefekt war das Auto wirklich schnell. Wir müssen jetzt daran arbeiten, noch konstanter und auch noch schneller zu werden."

Noch kein klares Bild?

Der Brite verwies zu Recht darauf, dass die Kräftverhältnisse in der neuen Topklasse in Daytona noch nicht klar ersichtlich waren: „Wir müssen in Daytona wegen der Steilkurven aus Sicherheitsgründen mit relativ hohen Luftdrücken fahren, die Einhaltung des Grenzwerts von 2,1 bar wird streng kontrolliert. Damit ist der Reifen sicher nicht im optimalen Fenster, was die Einschätzung der Hackordnung etwas unübersichtlich macht."

Die Reifenkonstellation war in Daytona in der Tat etwas knifflig. Den Teams standen fürs Rennen 21 Sätze zur Verfügung: Zwölf Sätze vom Medium-Compound und neun Sätze von der weichen Mischung, die aber nur in der Nacht (von 19.00 Uhr am Samstagabend bis um 08.00 Uhr am Sonntagmorgen) zum Einsatz kommen durften. Die Teams mussten im Vergleich zur Vergangenheit also haushalten und sehr viele Doppelstints absolvieren. 2022 hatten die Teams für 31 Stints 32 Reifensätze, jetzt nur noch 21. Gleichzeitig sind die Stints deutlich länger als früher: 52 Minuten statt 35 Minuten in der alten DPi-Klasse, wo eigentlich fast nur Single Stints gefahren wurden. Jetzt sind Doppelstints an der Tagesordnung, die aber wegen der größeren Reichweite Dreifachstints nach dem alten Muster entsprechen.

Weil die Teams zu alten DPi-Zeiten in Daytona beim Reifenluftdruck gerne auf Risiko setzten, um mehr Performance aus den Autos zu kitzeln, wurde obendrein der Mindestluftdruck eingeführt. Laut Aussage der meisten Piloten läge der optimale Reifenluftdruck eher bei 1,8 statt bei 2,1 bar.

Eine weitere Komplikation besteht darin, dass die Michelin-Reifen eine diffizile Aufwärmphase haben, besonders der Medium Compound. Hinter vorgehaltener Hand wird getuschelt, dass die Reifen offenbar für die Verwendung von Reifenwärmern ausgelegt sind – die aber in der IMSA-Serie verboten sind. All diese Faktoren erschweren eine korrekte Einschätzung der realen Kräfteverhältnisse für die vier GTP-Hersteller Acura, BMW, Cadillac und Porsche. Wie Le Mans in der Sportwagen-WM, so ist auch Daytona die große Ausnahme-Rennstrecke im IMSA-Rennkalender. Das Bild sollte erst klarer werden, sobald die Teams mehr Rennen auf mehr Strecken absolviert haben.

„Mir macht der Rückstand zur Konkurrenz keine Sorgen, denn wir haben das Potenzial des BMW M Hybrid V8 bisher noch gar nicht vollständig ausgeschöpft."

BMW-Sportchef Andreas Roos

Noch ein interessanter Nebenaspekt: Weil die GTP-Autos alle nach dem gleichen Reglement aufgebaut sind, hat IMSA beim Debüt de facto auf eine BoP-Einstufung der Marken verzichtet, nur die Energiemenge für den Stint wurde einheitlich auf 920 MJ einjustiert. Daneben gab es keine weiteren Beschränkungen, auch wenn zu hören war, dass Acura mit etwas weniger Drehzahl als ursprünglich geplant fahren muss: Die Schaltdrehzahl liegt bei 9500/min, die maximal mögliche Drehzahl läge aber aber bei 10 000/min. Last but not least beträgt der Energieanteil des Hybridsystems aktuell nur etwa fünf Prozent. Ob die Teams den Hybrideinsatz im Fahrbetrieb aus Gründen der Zuverlässigkeit reduziert haben, war im Daytona-Fahrerlager eine heiß diskutierte Frage. Nur bei Acura und Cadillac gab es eine klare Ansage, nämlich dass man das System schon in Daytona maximal genutzt habe – auch wenn es gelegentlich zu Fehlern kam, die ein Rebooten des Systems erforderlich gemacht haben.

Erfolgreiches GTP-Debüt

Zurück zum Sport: BMW hat als letzter Hersteller den Zutritt zur neuen GTP-Klasse verkündet, folglich standen die Bayern unter dem größten Zeitdruck. Die BMW M Hybrid V8 weisen folgelich die geringste Kilometerleistung auf. Der Start zum Rennen verlief in Daytona mit der frühen Reparatur am BMW mit der Startnummer 25 harzig. Noch enttäuschender war die Pace zu Rennbeginn, wo beide BMW nach 17 Runden einen Rückstand von 18 und 20 Sekunden aufwiesen.

Springt man von hier direkt zum Rennende, so sind aber auch die Fortschritte deutlich zu erkennen: Das Auto mit der Nummer 24 von Philipp Eng, Augusto Farfus, Marco Wittmann und Colton Herta kämpfte zwar mit Verzug

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

wegen Hybrid- und Bremsproblemen, doch im Ziel belegte man mit Platz 6 ein durchaus respektables Ergebnis – und zwar weit vor Porsche! Dazu konnte Schlussfahrer Eng im Finale sehr ordentliche Rundenzeiten auf den Asphalt knallen, die belegen, dass das Auto Potenzial hat.

„Wir stehen noch am Anfang der Entwicklung und haben uns bisher darauf konzentriert, die grundsätzlichen Sachen auszutesten und abzuprüfen“, so Eng. „Eigentlich haben wir erst in Daytona so richtig begonnen, an der Performance-Schraube zu drehen und das Setup zu optimieren.“ BMW-Sportchef Andreas Roos blies ins gleiche Horn: „Mir macht der aktuelle Rückstand zur Konkurrenz überhaupt keine Sorgen, denn wir haben das Potenzial des Autos noch nicht vollständig ausgeschöpft, da wird noch einiges kommen – und in der Folge werden wir die Lücke zu den Wettbewerbern schließen.“

Wie man es auch dreht und wendet: Das Debüt der neuen GTP-Topklasse in Daytona muss als Erfolg gewertet werden – wenn auch noch nicht unbedingt aus der deutschen Perspektive. ■

IMSA

Der bestplatzierte Porsche 963 kam nur auf Position 14 ins Ziel

IMSA

BMW hatte an beiden Fahrzeugen Probleme mit dem Hybridsystem

IMSA-MEISTERSCHAFT

ERSTER SAISONLAUF: 24h-RENNEN DAYTONA, FLORIDA (USA)

Länge der Strecke: 5,729 km; **Renndistanz:** 783 Runden = 4485,807 km; **Pole-Positions: GTP:** Tom Blomqvist, Meyer Shank-Acura-ARX-06 (#60): 1.34,031 min; **GTD Pro:** Maro Engel, WeatherTech-Mercedes AMG GT3 (#79): 1.46,784 min; **GTD:** Philip Ellis; Winward Racing-Mercedes AMG GT3 (#57): 1.46,093 min; **Schnellste Runden: GTP:** Tom Blomqvist (#60): 1.35,616 min; **GTD Pro:** Jules Gounon (#79): 1.45,541 min; **GTD:** Marco Sørensen (#27): 1.46,078 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#60	Blomqvist/Braun/Pagenaud/Castroneves	Meyer Shank Racing-Acura ARX-06	24:01.19,952 h
2.	GTP	#10	Taylor/Albuquerque/Delétraz/Hartley	Wayne Taylor Racing-Acura ARX-06	+4,190 s
3.	GTP	#01	Bourdais/Van der Zande/Dixon	Chip Ganassi Racing-Cadillac V-LMDh	+9,630 s
4.	GTP	#02	Bamber/Lynn/Westbrook	Chip Ganassi Racing-Cadillac V-LMDh	+11,176 s
5.	GTP	#31	Derani/Sims/Aitken	Whelen Engineering-Cadillac V-LMDh	+12 Runden
6.	GTP	#24	Eng/Farfus/Wittmann/Herta	Rahal Letterman Racing-BMW M Hybrid V8	+15 Runden
7.	LMP2	#55	Poordad/Pizzi/Allen/Bruni	Proton Competition-LMP2-Oreca	+22 Runden
8.	LMP2	#04	Kurtz/Hanley/McMurry/Gutierrez	Crowdstrike Racing-LMP2-Oreca	+22 Runden
9.	LMP2	#88	Perrodo/Vaxivière/Canal/Nielsen	AF Corse Racing-LMP2-Oreca	+22 Runden
10.	LMP2	#35	Heriau/Van der Garde/Pierson/Van Uitert	TDS Racing-LMP2-Oreca	+22 Runden
11.	LMP2	#8	Farano/McLaughlin/Newgarden/Simpson	Tower Motorsports-LMP2-Oreca	+24 Runden
12.	LMP2	#51	Lux/Defrancesco/Cindric/Fittipaldi	Rick Ware Racing-LMP2-Oreca	+25 Runden
13.	LMP2	#52	Keating/Chatin/Quinn/Lapierre	PR1 Mathiasen Motorsports-LMP2-Oreca	+26 Runden
14.	GTP	#7	Campbell/Nasr/Christensen	Porsche Penske Motorsports-Porsche 963	+34 Runden
15.	LMP3	#17	Mantella/Boyd/Varrone/Merrill	AWA Motorsport-Duqueine D08	+46 Runden
16.	GTD	#27	De Angelis/Sørensen/James/Turner	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+54 Runden
17.	GTD-Pro	#79	Engel/Gounon/Juncadella/MacNeil	WeatherTech Racing-Mercedes AMG GT3	+54 Runden
18.	GTD	#44	Potter/Lally/Pumpelly/Thiim	Magnus Racing-Aston Martin Vantage GT3	+54 Runden
19.	GTD-Pro	#3	García/Milner/Taylor	Corvette Racing-Corvette C8.R GTD	+54 Runden
20.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat/Conway	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+54 Runden
21.	GTD	#70	Iribe/Schandorff/Millroy/Kirchhöfer	Inception Racing-McLaren 720S GT3	+54 Runden
22.	GTD	#66	Monk/Legge/Farnbacher/Miller	Gradient Racing-Acura NSX GT3	+54 Runden
23.	GTD	#12	Telitz/Montecalvo/Kirkwood/Thompson	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+55 Runden
24.	GTD-Pro	#63	Bortolotti/Caldarelli/Pepper/Grosjean	Iron Lynx-Lamborghini Huracán GT3 Evo2	+55 Runden
25.	GTD-Pro	#9	Bachler/Pilet/Vanthoor	Pfaff Motorsports-Porsche 911 GT3 R	+55 Runden

NACHRICHTEN

LMP2: GROSSES RENNKINO

Das Rennen in der LMP2-Klasse wurde de facto erst auf der Ziellinie entschieden: Der vom deutschen Proton-Team von Christian Ried eingesetzte Oreca der Piloten Fred Poordad, Francesco Pizzi, James Allen und Gianmaria Bruni setzte sich mit der Nasenlänge von 0,016 Sekunden vor dem Crowdstrike Racing-Oreca (Kurtz/McMurry/Hanley/Gutierrez) durch. Das ist umso erstaunlicher, weil das Team im Vorfeld mächtig viel Schraubarbeit verrichten musste: Zwei Unfälle vor dem Rennen machten zwei Komplettrenovierungen inklusive Motor- und Getriebetausch notwendig. Auch das Rennen war nicht ohne: Vier Stunden vor Schluss lag die Proton-Truppe noch volle drei Runden zurück, nur um drei Stunden später im Spitzenfeld aufzutauchen, natürlich auch dank der vielen Gelbphasen in den letzten Rennstunden. In der letzten Runde konnte sich Proton-Schlussfahrer James Allen dank eines doppelten Windschattens am Oreca von Ben Hanley vorbeimogeln.

DAYTONA: VOLLES HAUS

Das 24h-Rennen in Daytona ist trotz seiner 61-jährigen Historie kein großer Zuschauermagnet, doch das hat sich in diesem Jahr endgültig geändert: Erstmals waren beim Start die Tribünen wirklich gut gefüllt, der Veranstalter vermeldete mit über 60 000 Fans einen neuen Zuschauerrekord. Ein Insider verriet, dass das 24h-Rennen mittlerweile der zweitprofitabelste Event auf dem Daytona International Speedway sei – hinter dem Daytona 500 im Rahmen der NASCAR-Serie.

AUFMARSCH DER BOSSE

Niemals kamen mehr CEOs nach Daytona: Jim Farley von Ford, Mark Reuss von GM und Oliver Zipse von BMW wohnten dem GTP-Debüt beim 24h-Rennen bei, von Porsche war Entwicklungsvorstand Michael Steiner vor Ort.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Proton-Sieg in Daytona

Das deutsche Proton-Team holte mit Mercedes den Sieg in der GTD-Pro-Klasse

IMSA

In den beiden GT3-Klassen GTD Pro und GTD standen beim 24h-Rennen in Daytona 33 Autos am Start. Während das deutsche Proton-Team WeatherTech mit dem Mercedes-AMG GT3 die Lorbeeren in der Topklasse für werksunterstützte Autos abräumte, holte Aston Martin in der GTD-Klasse einen Doppelsieg. Witzigerweise lag im Ziel der Aston aus der zweitrangigen Klasse vor dem siegreichen Mercedes aus der Pro-Kategorie …

Von: **Marcus Schurig**

Proton-Teamchef Christian Ried war am Samstagmorgen entspannt, also so wie fast immer: „Wir haben ein gutes Paket, schnelle Fahrer und eine gute BOP – jetzt müssen wir es nur noch umsetzen." Gesagt, getan: Der Mercedes-AMG GT3 der Piloten Maro Engel, Jules Gounon, Daniel Juncadella und Cooper MacNeil hatte beim Roar-Test die Pole-Position für die GTD-Pro-Klasse geholt, und das Quartett beendete auch das Rennen souverän auf Platz 1.

Wobei das genau genommen so nicht stimmt: Engel kreuzte die Ziellinie 2,3 Sekunden hinter dem in der GTD-Klasse siegreichen Aston Martin Vantage GT3 von Marco Sørensen, der sich das Pro-Am-Auto mit Roman de Angelis, Darren Turner und Ian James teilte. Das kann passieren, denn beide Klassen unterscheiden sich nur bei der Fahrerzusammensetzung, nicht aber bei der technischen Spezifikation, den Reifen oder der BOP.

Ein bisschen böses Blut gab es deshalb trotzdem, denn Engel wollte beim letzten Restart nach der 13. SC-Phase und 25 Minuten vor Rennende die gewohnte Hackordnung wieder herstellen – und geriet dabei im Infield des Speedways mit Sørensen aneinander. Erst stupste Engel Sørensen an, dann versuchten die Streithähne im Parallelflug durch die superschnelle Linkskurve „Kink" zu fahren, woraufhin der Mercedes-Kutscher durch die Wiese rodelte. Die entsprechenden Schuldzuweisungen gab es gratis obendrauf: „Ich bin gar nicht happy mit seiner Fahrweise, denn er war auf der Außenseite, da kann er schlecht erwarten, dass ich einfach vom Gas gehe", grantelte Sørensen nach dem Rennen. Engel retournierte den Ball umgehend: „Ich hatte an der gleichen Stelle ein faires Duell mit Antonio García (Corvette C.8 R GTD), aber Sørensen hat mich einfach nach außen abgedrängt, anstatt sauber durch die Kurve zu lenken."

Perfektes Auto im Finale

Das war dann schon fast der größte Aufreger für den siegreichen GTD-Pro-Mercedes, der über das gesamte Rennen in der Spitzengruppe fuhr. „Wir hatten in den ersten zwölf Stunden ein paar blöde Durchfahrtsstrafen, aber in der zweiten Rennhälfte haben meine Teamkollegen einen super Job gemacht, sodass ich im Finale ein perfektes Auto hatte, um anzugreifen", so Engel.

Die spannende Schlussphase begann dreieinhalb Stunden vor dem Ende mit der neunten SC-Phase, als das GTD-Pro-Feld an der Spitze zusammenrückte. In der Führungsrunde balgten sich fortan die Corvette mit der Nummer 3, der siegreiche Mercedes (#79) sowie der Vasser-Sullivan-Lexus (Jack Hawksworth, Ben Barnicoat, Mike Conway). Das Trio war dabei von zahlreichen privaten GTD-Wagen umzingelt, was die Show nur noch besser machte. Vier weitere Safety-Car-Phasen sorgten bis zum Rennende für tumulthafte und äußerst spannende GT3-Pulkfahrten.

In den letzten 90 Minuten wechselte die Führung mehrfach, die Teams hatten ihre Topfahrer in Stellung gebracht: Hawksworth im Lexus, Engel im Mercedes und García in der Corvette. 62 Minuten vor Rennende konnte sich Engel in Runde 700 an Hawksworth vorbeipressen. Das war am Ende das entscheidende Manöver für den Klassensieg, aber noch nicht das Ende des Dramas, weil Engel wie geschildert beim letzten Restart 25 Minuten vor Ende noch mal mit Sørensen aneinandergeriet.

„Eigentlich können wir mit Platz 2 in der GTD Pro ganz gut leben, denn nach einem Reifenschaden hinten links und einem

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bremsentausch lagen wir in der Nacht bereits zwei Runden zurück“, bilanzierte Corvette-Pilot Antonio García. Bis zum Sonnenaufgang hatte sich das Trio García, Tommy Milner und Jordan Taylor wieder in Führung gefahren. „Die Gelbphasen haben da ebenso geholfen wie der gute Verbrauch“, sagte García. „Dazu hatten wir das ganze Rennen über zum Teil chaotische Momente mit den LMP3-Autos, die oft langsamer waren als wir und dann im Weg herumstanden.“

Neben Corvette konnte auch Lexus bis in die Schlussstunde das Rennen anführen, doch im Finale ging Hawksworth die Luft aus: „Wir waren das ganze Rennen in den Top 4, weil wir ein gutes Auto, eine saubere Strategie und fehlerfreie Stopps hatten. In der Schlussphase lagen wir lange in Führung, da hatte ich schon die Hoffnung, dass wir vielleicht den Sieg holen können. Leider schlug da unsere einzige Schwäche durch, nämlich die fehlende Topspeed. Deshalb habe ich im Finish leider noch zwei Plätze verloren – mehr als Platz 3 war heute nicht drin.“

Sie vermissen die Erwähnung der GT3-Traditionsmarken wie Porsche, Ferrari oder BMW? Da wären wir dann beim großen Streitthema Balance of Performance oder BOP. Mercedes, Lexus und Corvette gaben zusammen mit dem in der Nacht nach Feindkontakt zurückgefallenen Aston Martin (#23) die Pace im Rennen an. Die vier Marken waren bei den schnellsten Rennrunden zwar um eine Sekunde getrennt, aber nur deshalb, weil die schnellste Mercedes-Runde eine halbe Sekunde fixer war als bei den Verfolgern. Dem neuen Ferrari von Risi Competizione fehlten bei der Bestzeit 1,7 Sekunden auf Mercedes, dem Pfaff-Porsche von Klaus Bachler, Laurens Vanthoor und Patrick Pilet sogar über 2,5 Sekunden – das Gleiche galt übrigens auch für die 911 GT3 R und die 296 GT3 in der Privatfahrerklasse GTD.

> „Wir hatten in der ersten Rennhälfte ein paar blöde Durchfahrtsstrafen, aber danach haben meine Teamkollegen einen super Job gemacht. Im Finale hatte ich ein perfektes Auto.“
>
> Mercedes-Pilot Maro Engel

Porsche siegte in Daytona in den letzten zwei Jahren, das ist ein Aspekt der Diskussion, dazu ist IMSA bei neuen Fahrzeugen wie dieses Jahr bei Porsche und bei Ferrari traditionell extrem vorsichtig bei der Einstufung. Daneben gab es offenbar auch noch andere Gründe, warum die BOP in den beiden GT3-Klassen so war, wie sie war – diesen Aspekt haben wir gesondert auf Seite 20 beleuchtet.

Das Team von Pfaff Motorsport machte aus der Chancenlosigkeit noch das Beste und holte in der GTD-Pro-Klasse den fünften Platz, mit einer Runde Rückstand auf den siegreichen Mercedes. „Wir hatten in Daytona sieben Kundenautos am Start, sechs haben die Zielflagge gesehen – das ist ein guter Einstand für den neuen 911 GT3 R“, hielt Porsche-Projektleiter Sebastian Golz fest. „Uns blieb in Daytona aber wegen der BOP nichts anderes übrig, als Schadensbegrenzung zu betreiben.“

Das Gleiche galt für Ferrari und die Evo-Version des Lamborghini Huracán – alle drei Neuwagen wurden über die BOP stark zurückgebunden. Lamborghini zog sich mit Platz 4 für das Iron-Lynx-Team (Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli, Jordan Pepper und Romain Grosjean) noch vergleichsweise tapfer aus der Affäre. Der Risi-Ferrari von James Calado, Alessandro Pier Guidi, Daniel Serra und Davide Rigon musste bereits zur Rennhalbzeit nach einem Unfall zurückgezogen werden.

Aston: erster Daytona-Sieg

Das erwähnte BOP-Thema traf auch die GTD-Privatteams, die ohne Werksunterstützung und mit Pro-Am-Fahrerpaarungen an den Start gingen: Weder Porsche noch Ferrari oder BMW schafften es in die Top 6, den Ton gaben diesmal andere Marken an.

Allen voran Aston Martin: Die beiden Kundenteams Heart of Racing (Marco Sørensen, Roman de Angelis, Darren Turner, Ian James) und Magnus Racing (John Potter, Andy Lally, Spencer Pumpelly und Nicki Thiim) holten beim 13. Anlauf der britischen Marke beim 24h-Rennen in Daytona endlich den ersten Sieg – und auch gleich den ersten Doppelsieg.

Gute Boxenstopparbeit brachte den siegreichen Heart-of-Racing-Aston-Martin in der zehnten Gelbphase zweieinhalb Stunden vor Rennende in Führung. Zu diesem Zeitpunkt waren noch vier Fahrzeuge in Schlagdistanz: der zweite Aston Martin mit der Startnummer 44, der Lexus mit der Startnummer 12 und der Winward-Mercedes-AMG (#57).

Schlussfahrer Sørensen verlor zwar in der vorletzten Rennstunde einmal kurz die Gesamtführung, als der GTD-Pro-Lexus von Jack Hawksworth an ihm vorbeizog, doch fünf Runden später konnte der Däne den Spieß wieder umdrehen. Sørensen hielt die versammelte Brigade der GT3-Werks- und Privatwagen danach bis zum Ziel unter Kontrolle – aber das wahre Drama fand direkt dahinter statt.

Wir reden vom Mercedes-Team Winward Racing: Deren Pilot Lucas Auer hatte sich am Donnerstag bei einem Mauereinschlag ausgangs Turn 1 mehrere Lendenwirbel gebrochen (siehe auch News Seite 21). Das Team musste in den folgenden Nächten bis vier Uhr morgens ein neues Auto aufbauen und das Rennen vom letzten Startplatz in Angriff nehmen. Kurzfristig wurde Daniel Morad als Ersatzfahrer verpflichtet. Das Team tankte sich durch das gesamte Feld bis in die Spitzengruppe nach vorne, in Runde 697 überholte Schlusspilot Ellis sogar den GTD-Pro-Leader Engel und lag auf Platz 2 in der GTD-Klasse – nur wenige Sekündchen hinter dem Leader Marco Sørensen.

Beim Restart nach der vorletzten Gelbphase 34 Minuten vor Rennende fand die emotionale und sehenswerte Aufholjagd leider ein jähes Ende: Ellis geriet in Turn 1 auf der Innenspur im Pulk in Bedrängnis und touchierte die Mauer – übrigens ungefähr genau da, wo zwei Tage zuvor Lucas Auer seinen üblen Crash hatte.

Der Ausfall von Winward Racing bescherte Aston Martin den Doppelsieg, der Inception-McLaren kam auf Platz 3, vor zwei Acura und einem Lexus – damit lagen im Ziel lauter GT3-Marken vorne, die sonst bei den langen Rennen bestenfalls im Mittelfeld zu finden sind. Die üblichen Verdächtigen wie Porsche, Ferrari oder BMW spielten keine Rolle.

Der größte Abräumer in Daytona war Proton-Teamchef Christian Ried: Neben dem GTD-Pro-Sieg holte sein Team auch noch den LMP2-Klassensieg. ■

IMSA

33 GT3-Rennwagen starteten in Daytona in den beiden GTD-Klassen

IMSA

Aston Martin holte in der GTD-Kategorie den ersten Daytona-Klassensieg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA 24h Daytona: Ärger um BOP-Einstufungen in der GT3-Klasse

BOP-Randale in der GT3

Während die Balance of Performance (BOP) in der neuen Topklasse in Daytona keine Rolle spielte, entschied sie in der GT3-Klasse das Rennen. Die großen Verlierer im BOP-Geplänkel waren Porsche und Ferrari, deren neue GT3-Rennwagen deutlich hinterherfuhren.

Von: **Marcus Schurig**

IMSA

Den meisten Porsche 911 GT3 R waren im Rennen zwei Sekunden zu langsam

Spätestens am Dienstag vor dem Rennen war klar, dass das Kind im Brunnen lag: An dem Tag veröffentlichte IMSA das letzte BOP-Update. In den GT-Klassen bekam nur BMW drei Liter mehr Sprit, alle anderen blieben, wo sie waren. Das war besonders für Porsche und Ferrari bitter, denn mit einem Zeitabstand im Qualifying von über zwei Sekunden pro Runde hätten die Teams ihre Fahrzeuge auch stehen lassen können. Die Frage lautet: Warum hatte IMSA den neuen Porsche 911 GT3 R und den neuen Ferrari 296 GT3 so stark zurückgebunden? Erstens ist IMSA bei neuen Autos immer super-konservativ bei der Ersteinstufung. Gebrannte Kinder scheuen das Feuer. Zweitens hat Porsche die beiden letzten Daytona-Rennen gewonnen – was zwar eigentlich für die aktuelle Einstufung keine Rolle spielen sollte, es aber doch tut. Und drittens beantwortete IMSA die gestellte Frage selber, mit einer E-Mail an die GTD-Hersteller. Darin wurde noch mal das Verfahren erklärt und die aktuelle Einstufung begründet: Es sei enttäuschend, dass die Daten von der Rennstrecke widersprüchlich und unzuverlässig seien, und die Erkenntnisse vom Scrutineering würden den Befund bestätigen. IMSA nennt konkrete Beispiele: Übergewichtige Autos, unpassende Setups, zu viel Sprit an Bord im Qualifying oder völlig seltsame Flügel-Einstellungen.

Die Ausführungen lassen den Schluss zu, dass einige Hersteller versucht haben, IMSA bei der BOP-Einstufung in den GT3-Klassen GTD und GTD Pro hinters Licht zu führen – was dann am Ende zu den bekannten Entscheidungen führte. Sowas ist nicht neu, das ist auch schon in den SRO-Serien oder beim 24h-Rennen am Nürburgring passiert. Die Leidtragenden solcher „Operationen" sind immer die Kundenteams, denn die haben eine Menge Geld investiert und dürfen dann im Rennen chancenlos hinterherfahren.

Klar ist auch, dass Hersteller und Ausrichter in der Regel kein Interesse daran haben, öffentlich schmutzige Wäsche zu waschen. Nach der IMSA-Klarstellung wurde es auch ziemlich schnell ziemlich ruhig, die Herstellervertreter wollten das BOP-Thema plötzlich nicht mehr weiter im Detail diskutieren. Vielleicht, weil sie ein schlechtes Gewissen hatten? ■

IMSA / GT3-Sport: GM präsentiert neue Corvette Z06 GT3.R

Neue Corvette Z06 GT3.R

Corvette enthüllte beim 24h-Rennen in Daytona sein erstes globales Kundensportauto für den GT3-Sport. Die neue Z06 GT3.R wird in einem Jahr beim 24h-Rennen in Daytona ihr Renndebüt geben. Bis dahin stehen zahllose Tests und der Aufbau einer neuen Kundensportabteilung auf der Agenda.

Von: **Marcus Schurig**

Corvette Racing startet seit fast exakt 25 Jahren in zahlreichen GT-Klassen mit den Modellen C5, C6, C7 und C8 – doch bisher gab es nie ein direkt vom Hersteller entwickeltes GT3-Auto für den Kundensport. Mit dem Ende der alten GTE-Ära muss man sich bei GM und Corvette jetzt umstellen: Sollen die GT-Programme weiterlaufen, muss ein GT3-Auto her. Vor über einem Jahr wurde die Entscheidung getroffen, ein GT3-Kundensportauto zu entwickeln – auf Basis des jüngst vorgestellten Track-Tools Z06.

Im Rahmen des IMSA-Saisonauftakts in Daytona enthüllte Corvette Racing den neuen Rennwagen, dessen Grundstruktur sich aus dem Aluchassis der Z06-Spezifikation ableitet. Neu entwickelt wurde der Überrollkäfig aus Stahl, die Doppelquerlenkeraufhängung leitet sich direkt aus der Z06 ab, während Bremse sowie Dämpfung und Federung neu entwickelte Rennteile sind.

Das Aero-Paket orientiert sich an den gültigen Performance-Fenstern für die GT3-Homologation, die sich aus Luftwiderstand, Abtrieb, Kühlung und Aero-Stabilität zusammensetzen. Im Heck arbeitet der bekannte 5,5-Liter-Motor aus der Z06 mit flacher Kurbelwelle.

Das technische Standardprogramm wird ergänzt um den Aufbau einer Kundensportabteilung, denn Corvette muss binnen der ersten zwei Jahre 20 Fahrzeuge bauen und verkaufen – und den Kunden dabei einen gewissen technischen Service anbieten. Sportlich hat Corvette den ersten Fokus auf die IMSA-Serie gelegt, später sollen Kundeneinsätze in den GT-World-Challenge-Rennserien folgen. Interessante Randnotiz: Angeblich will Corvette Racing ab 2025 auch beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring antreten! ■

CORVETTE RACING

Bald ein Start beim 24h-Rennen am Ring? Die neue Corvette Z06 GT3.R

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

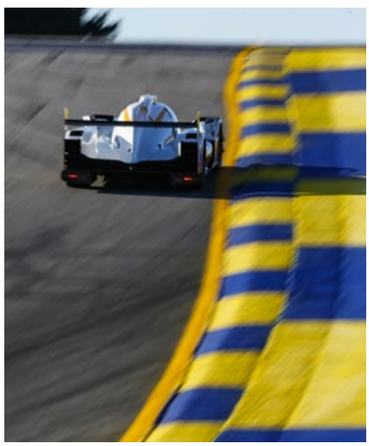
IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Nur noch zwei Marken statt vier?

Streit um Zukunft der LMP2-Klasse

Die LMP2-Klasse steht vor dem Umbruch: Es war bereits bekannt, dass das alte Reglement bis auf 2025 gestreckt wird, dazu verschwindet die LMP2-Klasse ab 2024 aus der WEC. Jetzt debattieren die vier LMP2-Konstrukteure, wie es weitergehen soll.

Von: **M. Schurig; A. Cotton; T. Villemant**

Wenn die LMP2-Klasse in der WEC 2024 gestrichen wird, gibt es als Betätigungsfeld nur noch die European (ELMS) sowie die Asian Le Mans Series (ALMS). Da in beiden Serien die gleichen Teams fahren, schrumpft der Markt für die neuen LMP2-Autos, die ab 2026 an den Start rollen sollen, auf ein Gesamtvolumen von nur noch 20 Autos. Damit entfällt das bisherige Geschäftsmodell, wo sich vier Hersteller (Multimatic, Dallara, Oreca und Ligier) engagiert hatten. Ein Multimatic-Vertreter sagt: Der Markt sei in Zukunft nur noch groß genug für einen Anbieter. Oreca-Boss Hughes de Chaunac sagte in Daytona: „Es macht keinen Sinn, mit vier Herstellern weiterzumachen, wir müssen runter, vermutlich auf maximal zwei."



MOTORSPORT IMAGES

Wohin geht die Reise für die LMP2-Klasse nach 2024?

Bis hierhin herrscht noch weitgehend Einigkeit, doch bei der Frage, wer den Markt in Zukunft verlassen soll, sind die LMP2-Konstrukteure natürlich uneins. Alle vier haben viel Geld investiert, um ein neues Chassis zu bauen, das auch die Grundlage für die US-Topklasse GTP bildet. Daher haben alle Konstrukteure die Technologie vorrätig, aber alle erkennen auch, dass der Markt keinen Platz für vier Hersteller gibt. Der WM-Ausrichter ACO will, dass sich die LMP2-Konstrukteure verständigen, weil man sonst einen neuen Tender ausschreiben müsste, was dazu führen könnte, dass zum Beispiel Ginetta alle Marktteilnehmer unterbietet und den Deal gewinnt.

Der ACO will beim 24h-Rennen in Le Mans verkünden, wie es weitergehen soll. Bis dahin sollen sich die Konstrukteure auf einen Kompromiss einigen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NLS: AUSSCHREIBUNG 2023

Die Nürburgring Langstrecken-Serie 2023 nimmt Formen an. Mit der vorläufigen Ausschreibung sind nun einige Details bekannt. Das Nenngeld steigt marginal um 2,5 Prozent, die Mindeststandzeiten (ausgenommen GT3 etc.) wurden einheitlich auf acht Minuten in einem 4h-Rennen festgelegt und die Veröffentlichung von strittigen Rennszenen und Unfallaufnahmen ohne ausdrückliche, einzelfallbezogene Genehmigung wird mit einer Geldstrafe von bis zu 2500 Euro und dem Entzug der Drehlizenz geahndet. Hintergrund für die Regelung war die Stimmungsmache mit Onboard-Videos, die es 2022 auf Social Media gab.

GARAGE 56 MIT „ROCKY"

Bei einer Pressekonferenz im Rahmen des 24h-Rennens in Daytona bestätigten GM und Hendrick Motorsports das Fahrer-Line-up für das Garage-56-Projekt, bei dem in diesem Jahr ein aktuelles NASCAR-Auto beim 24h-Rennen in Le Mans an den Start geht. Die ursprüngliche Planung sah vor, mit drei NASCAR-Stars anzutreten, doch nun ist es anders gekommen: Jimmie Johnson vertritt NASCAR, der erfahrene deutsche Entwicklungsfahrer Mike Rockenfeller kommt als Le-Mans-Experte an Bord, der ehemalige F1-Champion Jenson Button ist der globale Star im Fahreraufgebot.

DRAMA UM LUCAS AUER

Wie bereits im GTD-Rennbericht erwähnt, hatte der Mercedes-Pilot Lucas Auer im Team von Winward Racing am Donnerstag letzter Woche einen heftigen Unfall im freien Training, als er ausgangs Turn 1 mit zwei Rädern in die Wiese geriet und frontal in die Mauer auf der gegenüberliegenden Seite einschlug. Auer hatte sich bei dem Unfall drei Wirbel gebrochen, zwei glatte Brüche und ein sogenannter Kompressionsbruch. In einer siebenstündigen Operation wurden die Wirbel in Daytona fixiert, die OP verlief laut Teamaussagen erfolgreich. Markenkollege Jules Gounon hatte vor nicht allzu langer Zeit einen ähnlichen Unfall mit vergleichbarem Verletzungsprofil – und konnte nach nur vier Wochen wieder ins Rennauto steigen. MSa wünscht Lucas Auer gute Besserung!

MOTORSPORT IMAGES

FÄHRT DIE WEC IN SEBRING?

Wie von MSa bereits gemeldet, so ist es unwahrscheinlich, dass die WEC 2024 noch mal in Sebring fährt: Die WM will nicht weiter im Rahmenprogramm der IMSA antreten, das kollidiert mit dem Selbsbefinden. Neuer Saisonstart für 2024 ist das Rennen in Katar. Als US-Ausweichoptionen stehen nur Indianapolis und Austin zur Verfügung – alle anderen Pisten sind nicht sicher genug.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sieg und Frieden

SKODA

Auf dem Beifahrersitz neben Emil Lindholm: mit dem Smartphone den QR-Code scannen – Film ab!

Exakt 1984 Siege fuhren die 477 gebauten Exemplare des Vorgängers in seiner siebenjährigen Bauzeit ein. Jetzt steht der Neue Platzhirsch der zweiten WM-Liga am Start: unterwegs im Skoda Fabia RS Rallye2.

Von: **Jens Dralle**

Einfach auf das Markenlogo drücken, dann springe der Wagen schon an, haben sie gesagt. Zündung ist eh aktiviert, das nun größere, tief montierte Display hinter den beiden großen schwarzen Hebeln leuchtet. Also gut: Markenlogo drücken. Das Serienauto würde jetzt wohl hupen, der Skoda Fabia RS Rallye2 hingegen startet. Besser gesagt: der 1,6-Liter-Turbomotor. Er basiert auf dem EA888 genannten Universalmotor aus dem Volkswagen-Konzern, eigentlich mit zwei Litern Hubraum, gerne auch mal bis zu 333 PS stark. Im Rallye2-Wettbewerbsfahrzeug darf der Direkteinspritzer 291 PS leisten, ein maximales Drehmoment von 430 Nm entwickeln – und herrlich aufgekratzt klingen. Durchs sparsam möblierte Cockpit hallt nervöses, kehliges, dumpfes Dröhnen.

Und jetzt: Anfahren. Geht ja bekanntlich meistens schief in so einem Gerät, wenn man eben nicht Emil Lindholm, Jan Kopecký oder Philip Geipel heißt. Aber – es klappt! Wenngleich mit unsicherer Drehzahl, doch die Fuhre rollt los. (Keine Sorge, das Abwürgen kommt später.) Dann: Feuerwerk. Diese Rallye-eigene, explosive Beschleunigung, so als würde das Auto den Pulk der Fans eines Fußballklubs, einer Boygroup oder von Apple beim Sturm auf die Plätze in der ersten Reihe beim Spiel/Konzert/Store anführen. Du glaubst zu spüren, wie jeder einzelne der Spikes aller vier Reifen ins Eis beißt, um die Kraft des Vierzylinder-Triebwerks per Allradantrieb in unmittelbaren Vortrieb zu umzuhexen.

> „Wir verdienen mit unserem Motorsport-Engagement Geld und reichern zusätzlich die Image-Facette an. “
>
> Klaus Zellmer, CEO Skoda

SKODA

Für Skoda-Chef Zellmer (l.) ist der Rallye-Fabia ein lukratives Geschäft

Der zweite Gang ist längst drin, sequenziell natürlich. Der zweite Hebel lockt, um auf dem kleinen Handling-Parcours auf dem großen See Unfug zu treiben, doch heute passiert wenig. Es darf nicht viel passieren, die Skoda-Truppe wirkt angespannt. Erstens präsentieren sich die Bedingungen als eher herausfordernd, um einen Laien den 224 798 Euro teuren Boliden Heck voraus herumtoben lassen, denn es steht aufgrund von hoher Neuschneelast viel Wasser auf dem Eis. Zweitens

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

wird der Wagen noch gebraucht. Und drittens: Der Platz zwischen den harten Schneewällen fällt eher überschaubar aus, sodass die Selbsteinschätzung im unteren Temperaturbereich bleibt und den rechten Fuß eher leicht lässt.

Dennoch wirkt die neue Generation des Rallye-Fabia umgänglicher (auch das Anfahren!)und leichter bedienbar dank der groß dimensionierten und klar gekennzeichneten Tasten und Schalter auf Lenkrad und Mittelkonsole. Und der Antrieb? Ungeachtet des hektisch prustenden, vom typischen Turbo-Zwitschern durchzogenen Klangs eher bullig, erlaubt er frühes Hochschalten, sowie spätes Runterschalten.

Genau das gefällt auch Emil Lindholm, amtierender Rallye2-Weltmeister. Der schlaksige Finne sitzt nun hinterm Lenkrad und drückt auf das Markenzeichen. Auf dem Beifahrersitz festgeschnallt, gilt es nun, möglichst nicht auf die Fußtaster für Hupe, Scheibenwischer und Reset zu treten. Emil jedenfalls lädt den Fabia durch, lässt dessen Nase stets im stumpfen Winkel am jeweils kurveninneren Schneewall entlangfräsen, setzt völlig selbstverständlich von einem Drift in den nächsten um. Dazwischen immer wieder das Bellen des Motors, das nach kurzem Zwitschern in langes Donnertrompeten kippt, immer dann, wenn Emil über eine längere Gerade oder durch eine lang gezogene Kurve fegt. Und? Was mag der Profi nun am neuen Skoda? „Der längere Radstand beruhigt das Auto auf Geraden deutlich“, erwidert er ruhig, während er den TSI-Motor im dritten Gang in Richtung 6000 Umdrehungen treibt, dann kurz in den Vierten schaltet. Um immerhin 94 Millimeter wuchs der Radstand, die Breite um 48 Millimeter.

Emil schweigt

Ob das Auto dadurch nicht sperriger durch enge Ecken fährt? Emil hebt zu einer Antwort an, schweigt aber, schmeißt den Fabia mit kurzem Zug am rechten schwarzen Hebel in eine geschätzte Rechtszwominus. Geht offensichtlich. Davon abgesehen gestatten die neuen Dimensionen einen größeren Ladeluftkühler sowie einen zentraler platzierten Tank.

Und sonst so? Klare Antwort: „Die Leistungscharakteristik des Motors ist fantastisch, viel harmonischer als bislang.“ Das erlaube eine ruhigere Fahrweise. Währenddessen pflügt der Fabia durchs Wasser, das gegen Ende des Parcours großflächig auf der Piste steht. Überhaupt, ruhiger: Durch modifizierte Differenziale sowie insgesamt reduzierte innere Reibung im Allrad-Antriebsstrang sollen auch die Gangwechsel weniger materialschonender vonstattengehen.

Gut für die Akzeptanz beim Kunden, denn klar ist: Auch der neue Rallye2-Flieger muss ein Erfolgsmodell werden. „Wir verdienen mit unserem Motorsport-Engagement Geld und reichern zusätzlich die Image-Facette an. Und für die Identifikation mit der Marke braucht man natürlich eine emotionale Triebfeder“, sagt Vorstandschef Klaus Zellmer.

Außerdem will man weitermachen, selbst wenn sich auch die Rally2-Klasse wie die vie mal teurerer Rally1-Kategorie eines Tages die Teilelektrifizieleisten muss, wie Entwicklungsvorstand Johannes Neft bestätigt: „Jetzt haben wir erst einmal den Umstieg auf synthetische Kraftstoffe, das hilft der Serie viel beim Thema Nachhaltigkeit. Und da kann man ja noch weiterdenken. Daher stellt sich die Frage, ob eine Elektrifizierung überhaupt sinnvoll ist. Sollte sie kommen, werden wir das natürlich mittragen. Deshalb steigen wir nicht aus. Dann müssen wir einen Weg finden, wenngleich das nicht einfach wird.“ Klare Ansage. Auch dann darf also wieder der Antrieb per Druck auf das Markenlogo gestartet werden. ■

DIE TECHNIK

Motor und Kraftübertragung
Vierzylinder-Reihenmotor, Benzin-Direkteinspritzung, Turboaufladung, Hubraum 1620 cm^3, Leistung 214 kW/291 PS, max. Drehmoment 430 Nm, sequenzielles Fünfgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb

Maße und Gewicht
Länge 4108 mm, Breite 1820 mm, Radstand 2563 mm, Stahlkarosserie, Gewicht 1230 kg, Tankvolumen 82,5 l

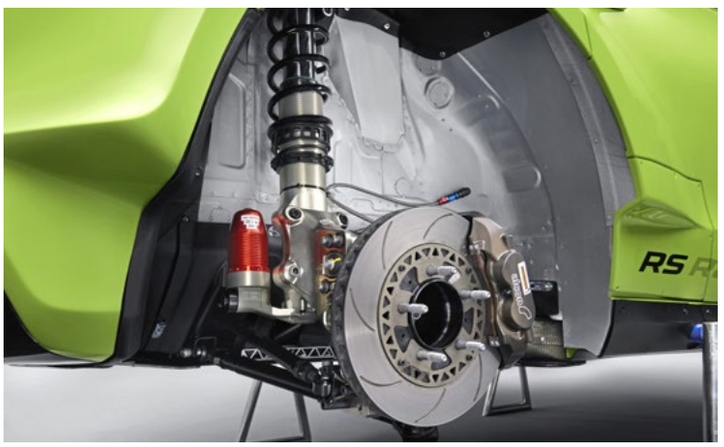
Preis
224 798 Euro

SKODA

Maßarbeit: Trotz längerem Radstand geht der Fabia ordentlich durchs Eck

SKODA

Wichtig: Erleichterte Bedienung, verbesserte Crashstruktur


SKODA

Aufgepasst: Die Dämpfer verfügen nun über mehr Ausfederweg

SKODA

Immer schön den Überblick behalten: Größere Schalter und Tasten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Jeder Kilometer zählt: Ott Tänak braucht mehr Zeit am Steuer des Ford Puma Rally1

M-SPORT

Rallye-WM

Wichtige Zusatzschichten

Kaum hat die FIA die Anzahl der Testtage reduziert, lassen Hyundai, M-Sport und Toyota ihre Werkspiloten mit den Hybrid-Boliden im Vorfeld von WM-Läufen vermehrt bei regionalen Rallyes ausrücken.

Von: **Reiner Kuhn**

Um die Kosten in der Rallye-WM weiter zu senken, haben die Regelhüter der FIA in Absprache mit den Herstellern die Testvorschriften vor der Saison verschärft.

Standen den Teams im Debütjahr der neuen Rally1-Hybridautos 28 Testtage zur Verfügung, sind es nun ein Drittel weniger und insgesamt nur noch 21 Testtage über die gesamte Saison mit maximal sieben pro Fahrer. Vor allem für jene Piloten, die das Team und das Einsatzauto gewechselt haben, eine zusätzliche Herausforderung, um sich mit ihrem neuen Dienstwagen auf die mitunter völlig unterschiedlichen Bedingungen der einzelnen WM-Läufe einzustellen.

Vor Schweden sind alle drei Werksteams aktiv. M-Sport-Speerspitze Ott Tänak wird am Samstag im Ford Puma Rally1 erneut an der Otepää-Rallye in Estland teilnehmen. Schon 2021 waren er und sein damaliger Hyundai-Teamkollege Thierry Neuville dort vor der finnischen Arctic-Rallye im Kurzeinsatz, um sich auf den knapp 90 WP-Kilometern ein passendes Setup für die schnellen Schnee- und Eispisten im hohen Norden zu erarbeiten. Tänaks Team hat einen zweiten Werkswagen im Gepäck, diesmal für M-Sport-Edelkunde Jourdan Serderidis, der in Schweden nicht auf der Nennliste steht.

Die Konkurrenz schickt im Vorfeld der Rallye Schweden jeweils einen Werkswagen zum zweiten finnischen Meisterschaftslauf rund um Kuopio (03./04.02.). Knapp 100 WP-Kilometer sollen Hyundai-Neuzugang Esapekka Lappi helfen, sich vor dem zweiten WM-Lauf enger mit dem i20 Rally1 anzufreunden. Das Toyota-Werksteam lässt unweit seines Stammsitzes Takamoto Katsuta los. In Schweden ist der Japaner erstmals als dritter Werksfahrer für Hersteller-Punkte nominiert und soll die neue Aufgabe mit dem bestmöglichen Gefühl angehen. ■

WRC2

Geheimfavorit Veiby

Vorsicht vor Ole-Christian Veiby: Kein WRC2-Pilot hat sich intensiver auf die Rallye Schweden vorbereitet als der schnelle Norweger.

Die Bilanz von Ole-Christian Veiby bei der Rallye Schweden kann sich sehen lassen. Bei sieben Starts sah der 26-Jährige immer das Ziel. Besser noch: Seit 2017 stand er in der WRC2 fünfmal in Folge auf dem Siegerpodest, 2019 gar ganz oben.

Nur verständlich, dass der Rallycross-WM-Pilot es bei seinem 50. WM-Start der versammelten WRC2-Elite nochmals zeigen will und dafür neben intensiven Tests auch zwei Winterrallyes in Norwegen (ein Sieg, einmal Zweiter) absolvierte.

Dem nicht genug, wird Veiby am Samstag vor dem WM-Lauf seinen VW Polo auch noch in Schweden bei der lokalen Rallye Lima ausführen, um top vorbereitet anzutreten. Soll heißen, WRC2-Champion Lindholm und seine Skoda-Markenkollegen Gryazin, Solberg und Huttunen dürften ebenso gewarnt sein wie Hyundai-Speerspitze Suninen. ■ RK

EMANUELSON

Kommt bestens vorbereitet zu seinem WM-Jubiläum: VW-Polo-Pilot Veiby

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Neuer Fabia RS für Griebel

Vizemeister Marijan Griebel wechselt für die neue Saison Team und Marke und peilt damit seinen dritten DRM-Titel an.

Nachdem Marijan Griebel im Vorjahr die DRM-Titelverteidigung im Citroën C3 Rally2 des französischen Team SainteLoc haarscharf verpasste, steigt der 33-Jährige um. Für den erneuten Titelangriff wechselt der Pfälzer in einen der noch raren Skoda Fabia RS Rally2. Bevor Ende März im Erzgebirge der erste von sechs DRM-Läufen steigt, sei ein intensives Testprogramm geplant, so das Einsatzteam von Pole Promotion.

Auch der im Vorjahr im VW Polo aktive Pilot Julius Tannert plant, auf einen neuen Fabia RS umzusteigen und dockt dafür beim ungarischen Team Eurosol an, das auch den Österreichischen Meister Simon Wagner betreut. Anders der amtierende DRM-Champion Philip Geibel: Dieser soll auf sein bewährtes Umfeld setzen und dem Team Speedlife sowie dem Skoda Fabia Evo vorerst treu bleiben. ■ RK

GRIEBEL

Des Pfälzers neue Kleider: Griebels neuer Skoda Fabia RS Rally2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Generationswechsel

Aurélien Panis ist der neue Eiskönig. Mit einer ausgesprochen souveränen Performance in der gesamten herausfordernden Saison reihte er sich zum zweiten Mal in die illustre Liste der inzwischen 34 Gesamtsieger ein.

Von: **Bernhard Schoke**

Danach sah es beim traditionell in Val Thorens stattfindenden Auftakt anfangs noch nicht aus: Auf dem in 2300 Meter Höhe gelegenen Kurs schaffte Aurélien Panis am ersten Wertungstag noch nicht den Sprung aufs Podium. Er wurde undankbarer Vierter, aber unmittelbar vor Yvan Muller, der auf dem rund 800 Meter langen Kurs knapp eine Stunde südöstlich der Olympia-Stadt Albertville nach 15 Jahren Pause sein Comeback als Fahrer feierte. In den letzten Jahren war der Rekordsieger der Trophée bereits als Teamchef zurück in dem Metier, das ihm den Beinamen „Der Schreckliche“ eingebracht hatte. Denn er dominierte das Eis mit seinem ausgeprägten „Popometer“, dem filigranen Zusammenspiel von sensiblem Gasfuß, passendem Gang und dem genialen Umgang mit der Fahrdynamik, seine Renner in zehn von elf Jahren wie kein anderer vor oder nach ihm. Demzufolge lautete die Frage des Jahres: „Kann er es noch?“

Jugend vorn

Bereits am zweiten Wertungstag lieferte der 56-jährige viermalige Tourenwagen-Weltmeister ab und fuhr auf der Strecke, die ihm besonders liegt, bis auf Rang 2 vor. Dabei musste er sich nur dem Sohn von Ex-Formel-1-Schlachtross Olivier Denis Panis geschlagen geben, der in den gezeiteten und gewerteten Vor- und Zwischenläufen immer ein klein wenig schneller war. So auch im großen Finale – Muller wurde Zweiter: Er fuhr dabei die schnellste Rennrunde, mit der er den dafür vergebenen Extra-Punkt holte. Der Tagessieg ging – trotz Punktgleichheit im Finale – aufgrund der Vorläufe an Panis.

Beim zweiten Aufschlag im Zwergstaat Andorra wurde vielen langjährigen Beobachtern bereits klar, dass die seit Jahren eingesetzten E-Renner mit ihrem von Anfang an zur Verfügung stehenden Drehmoment etwas anderes sind als die zuvor eingesetzten Verbrenner. Kurz gesagt: Die größere Erfahrung der jungen Wilden mit den beinahe lautlosen, aber kraftvollen E-Geräten verschaffte ihnen in den Pyrenäen einen Vorteil. Muller kämpfte im Mittelfeld um Positionen, kam aber nicht richtig nach vorn. Auch sein Neffe Yann Ehrlacher, als dessen Flankenschutz Muller eigentlich agieren wollte, spielte in dieser Saison keine führende Rolle. Wie bereits beim Auftakt gewann Panis dann den zweiten Wertungstag überlegen. Die Erfahrung seines Sainteloc-Teams, das auch in anderen Disziplinen von Rallyes bis Langstreckenrennen international vorn dabei ist, machte es möglich.

Das Skizentrum Isola 2000, zwei Autostunden oberhalb von Nizza, stand nach der Weihnachts- und Neujahrspause ganz besonders im Rampenlicht: Den Hintergrund lieferten die Wetterkapriolen über den Jahreswechsel. Zweistellige Plus-Temperaturen zwangen die Veranstalter der unmittelbar danach geplanten Läufe in Tignes zur Absage – die Sonne hatte den Aggregatzustand des zuvor schichtweise aufgebauten Eises in Wasser geändert. Kreative Idee des Teams um den Cheforganisator Max Mamers mit den lokalen Verantwortlichen: In Isola wurde einfach eine dritte Tageswertung als Ersatz im Voraus ausgefahren. Nachdem sich Panis dort am ersten Tag an die Bedingungen herangetastet hatte, zeigte er – wie bei den Rennen zuvor – am zweiten Tag, wo der Hammer hängt. Schnellster bei allen Auftritten, einschließlich der Super Pole und dem Finale, das er überlegen mit fast drei Sekunden Vorsprung deutlich gewann.

Knappe Kiste

Damit lag Spannung in der Luft, weil zuvor Dorian Boccolacci, der für das Team von Sébastien Loeb am Steuer sitzt, wie in Val Thorens vorgelegt hatte, indem er die erste Wertung für sich entscheiden konnte und auch bei der dritten Tageswertung erneut ganz oben auf dem Treppchen stand. Lediglich 20 Punkte trenn-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BADE

Lernphase beendet: Am dritten Rennwochenende holte sich Rallye-Nachwuchsmann Adrien Fourmaux seinen ersten Sieg

ten die beiden Führenden. Dicht gefolgt vom Titelverteidiger Jean-Baptiste Dubourg, der sich in dieser Saison bei den ganz dicken Pokalen eher im Hintergrund hielt, aber emsig Pünktchen sammelnd nur weitere zwei Zähler zurücklag.

Zum großen Showdown kam es dann bereits beim vorletzten Rennwochenende in Lans-en-Vercors – eine Autostunde von Grenoble. Panis gewann die erste Tageswertung vor seinem härtesten Verfolger und rangierte dann am zweiten Tag nur einen Zähler hinter Boccolacci auf Rang 2. Damit stand Panis aufgrund der vom Reglement vorgesehenen Streichergebnisse als Gesamtsieger bereits als Champion fest, sodass er es beim Finale in Super Besse ruhig angehen lassen konnte.

Ein weiterer zweiter Rang von Dubourg bewahrte den sechsmaligen Meister nicht vor Entthronung, aber ein neuer Prinz meldete Ansprüche an: Beim Saisonauftakt war Rallye-WM-Pilot Adrien Fourmaux noch so erkältet, dass er das Finale wegen Atemnot vorzeitig abbrechen musste. Durch Terminkollisionen musste der 27-Jährige aus Französisch-Flandern zwei Rennen auslassen, beim letzten Rennen schlug er zu und sicherte sich seinen ersten Rennsieg. ■

ALLE GESAMTSIEGER DER TROPHÉE ANDROS

Jahr	Fahrer	Fahrzeug
1990	Eric Arpin	Peugeot 205 Turbo 16
1990/1991	Maurice Chomat	Citroën AX Sport
1991/1992	Dany Snobeck	Mercedes-Benz 190E 2.3-16
1992/1993	Dany Snobeck	Mercedes-Benz 190E 2.3-16
1993/1994	François Chauche	Mega
1994/1995	François Chatriot	Opel Astra F
1995/1996	Yvan Muller	BMW 318i Compact
1996/1997	Yvan Muller	BMW 318i Compact
1997/1998	Yvan Muller	Opel Tigra
1998/1999	Yvan Muller	Opel Tigra
1999/2000	Yvan Muller	Opel Astra
2000/2001	Yvan Muller	Opel Astra
2001/2002	Yvan Muller	Opel Astra
2002/2003	Marcel Tarres	Citroën Xsara
2003/2004	Yvan Muller	Kia Rio
2004/2005	Yvan Muller	Kia Rio
2004/2005	Yvan Muller	Kia Rio
2005/2006	Yvan Muller	Kia Rio
2006/2007	Alain Prost	Toyota Auris
2007/2008	Alain Prost	Toyota Auris
2008/2009	Jean-Philippe Dayraut	Skoda Fabia II
2009/2010	Jean-Philippe Dayraut	Skoda Fabia II
2010/2011	Jean-Philippe Dayraut	BMW 1er
2011/2012	Alain Prost	Dacia Lodgy
2012/2013	Jean-Philippe Dayraut	Mini Countryman
2013/2014	Jean-Philippe Dayraut	Mini Countryman
2014/2015	Jean-Philippe Dayraut	Mazda 3
2015/2016	Jean-Baptiste Dubourg	Renault Clio
2016/2017	Jean-Baptiste Dubourg	Renault Clio
2017/2018	Jean-Baptiste Dubourg	Renault Captur
2018/2019	Jean-Baptiste Dubourg	Renault Captur
2019/2020	Aurélian Panis	Audi A1
2020/2021	Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe
2021/2022	Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe
2022/2023	Aurélian Panis	Audi A1

ERGEBNIS FINALE SUPER BESSE

Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1. Adrien Fourmaux	Clim Denfert	5.06,235 min
2. Jean-Baptiste Dubourg	Renault Zoe	+3,414 s
3. Nathanaël Berthon	Peugeot e-208	+4,008 s

ENDSTAND FAHRERWERTUNG

Fahrer	Punkte
1. Aurélian Panis	544 Punkte
2. Dorian Boccolacci	521
3. Jean-Baptiste Dubourg	513

SCHOKE

In Ehren ergraut, aber immer noch schnell: Rekord-Meister Yvan Muller

SCHOKE

Die meisten Siege, die meisten Punkte: Aurélien Panis ist wie 2020 Meister

SCHOKE

Auf den Plätzen: Dorian Boccolacci und der sechsmalige Champion J. B. Dubourg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit dem Clash in Los Angeles geht die neue Cup-Saison am Sonntag inoffiziell los

NASCAR

Arbeit an Details

Am kommenden Sonntag startet die erste NASCAR-Liga mit dem Clash-Rennen in die Saison. Punkte gibt es zwar nicht, dafür aber wie schon im Vorjahr einen Härtetest. Wir fassen zusammen, was sich an den Autos tut.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor Jahresfrist war die Ungewissheit natürlich noch größer, schließlich wurden beim Clash erstmals die ganz neuen Next-Gen-Autos im Rennen eingesetzt. In diesem Jahr geht es vermeintlich nur um Details, doch die sind nicht weniger wichtig. Denn wie sich im Saisonverlauf 2022 zeigen sollte, sind die Autos noch bei Weitem nicht ausgereift. Neben den technischen Unwägbarkeiten gilt es auch, die Fahrer besser zu schützen. Fahrer wie Alex Bowman und Kurt Busch zogen sich nach Unfällen Kopfverletzungen zu, die es so mit den alten Autos nicht gegeben hätte.

Als Grund für die höheren Kräfte, die auf den Fahrer wirken, wurde eine zu stabile Heckstruktur ausgemacht. Dadurch, dass die im Vergleich zur vorhergehenden Fahrzeug-Generation kurze Heckpartie sich so unnachgiebig zeigte, wirkten bei rückwärtigen Einschlägen entsprechend höhere Kräfte auf die Piloten.

Schalldämpfer beim Clash

Die Lösung ist NASCAR-typisch recht pragmatisch: Aus dem Heck-Segment wurden einige Streben entfernt, sodass die Knautschzone nun besser arbeiten können soll. Das bringt jedoch zwei neue potenzielle Gefahren mit sich: Zum einen ist der Tank nun nicht mehr so gut geschützt. Zum anderen ist das Auto schneller bis zum sogenannten „Greenhouse“ zusammengeschoben, das dann keinen Millimeter mehr nachgibt. Hier wird sich zeigen, ob die Techniker den besten Kompromiss gefunden haben oder ob mit neuen Erkenntnissen noch einmal nachgebessert werden muss.

> „Das Schalldämpfer-System funktioniert gut. Die Autos hören sich sogar ein bisschen besser an, ohne dass sie beschnitten wirken.“
>
> Brad Keselowski

Viele Fahrer (und Fans!) klagten außerdem über die lautere Geräuschkulisse. Durch kürzere und auf beiden Seiten herausragende Auspuffe waren die Autos lauter als in den Vorjahren, als die Abgase nur auf der Beifahrerseite und erst unmittelbar vor dem Hinterreifen aus dem Fahrzeug geleitet wurden. Bei einem Test in Phoenix wurden deshalb vergangene Woche erstmals Schalldämpfer ausprobiert. Sowohl für den Clash als auch fürs Stadtrennen in Chicago sind die Schalldämpfer bereits gesetzt. „Das System funktioniert gut. Die Autos hören sich sogar ein bisschen besser an, ohne dass sie beschnitten wirken“, sagte Brad Keselowski, der als einer von sechs Testfahrern dabei war.

Kein Le-Mans-Unterboden

Ebenfalls in Phoenix wurden Maßnahmen erprobt, um den Abtrieb zu verringern. Dafür kam u. a. ein Mini-Spoiler von erst zweieinhalb und dann nur zwei Zoll Höhe zum Einsatz, bisher hat die „kleine“ Version vier Zoll. Mit weniger Abtrieb soll es mehr Action geben. Ab wann die neuen Aero-Pakete und der Mini-Spoiler tatsächlich zum Einsatz kommen, ließ man aber offen.

Einen Fortschritt erhoffte man sich auch durch einen neuen Unterboden, wie er auch beim Garage-56-Projekt in Le Mans zum Einsatz kommen soll. Weil die Fahrer aber praktisch keinen Unterschied zum Standard-Teil bemerkten, wird man hier keine Änderungen vornehmen.

Abgesehen von den technischen Aspekten gibt es auch noch sportliche News im NASCAR-Oberhaus. So kehrt Todd Gordon aus seinem Ruhestand zurück und wird der Crewchief an Jimmie Johnsons Auto. Gordon holte 2018 mit Joey Logano den Cup-Titel und war eigentlich Ende 2021 zurückgetreten.

Auf dem Fahrermarkt hat sich Stewart-Haas-Racing langfristig die Dienste von Chase Briscoe gesichert und mit ihm eine „mehrjährige“ Vertragsverlängerung ausgehandelt. Da Kevin Harvick sicher aufhört und Aric Almirola immer wieder mit dem Gedanken spielt, schafft man so ein Stück weit Stabilität. ■

FOX/BOB POCKRASS

Nur zwei Zoll: Kleinerer Spoiler für mehr Action

MOTORSPORT IMAGES

Comeback mit Johnson: Crewchief Todd Gordon

NASCAR

Nun langfristig bei Stewart-Haas: Chase Briscoe

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA Michelin Pilot Challenge

NASCAR-Asse siegen

Mit einem Sieg beim 4h-Rennen der IMSA Michelin Pilot Challenge in Daytona stimmten sich Harrison Burton und Zane Smith perfekt auf die neue Saison ein. In der TCR-Klasse gewann ein Audi-Team.

Von: **Michael Bräutigam**

Burton, der im NASCAR Cup den Wood-Brothers-Ford pilotiert und diesmal mit Truck-Champion Zane Smith einen Ford Mustang GT4 von PF Racing teilte, musste für diesen Erfolg aber mächtig kämpfen. Denn in der Schlussphase kam Spencer Pumpelly im BGB-Porsche Cayman noch mal dicht heran. Am Ende aber blieb Burton cool und machte den Sieg für sich und den 2022er-Drittliga-Champ fix. Pumpelly teilte sich den Porsche übrigens mit Renn-Veteran Jeroen Bleekemolen und Amateur Tom Collingwood.

P3 ging an das Schwesterauto von PF Racing, das in Person von Ben Rhodes und Hailie Deegan ebenfalls von NASCAR-Stammpersonal bewegt wurde.

In der TCR-Klasse war das Finish sogar noch enger. Nach dem vierstündigen Rennen überquerten die beiden top-platzierten Autos praktisch Stoßstange an Stoßstange die Ziellinie. Erst kurz vor Schluss übernahm Jon Morley (Road-Shagger-Audi) die Führung von Mike LaMarra (LA-Honda-World-Honda) und verteidigte sie bis ins Ziel. Bemerkenswert: Morley und sein Fahrpartner Gavin Ernstone waren dabei im „alten" TCR-Audi unterwegs. Hinter LaMarra und William Tally landeten Mark Wilkins and Mason Filippi (Hyundai) auf Platz 3. ■

PF RACING

Perfekter Start ins Jahr: NASCAR-Stars Zane Smith (l.) und Harrison Burton

Supercars

Wackelt der Auftakt?

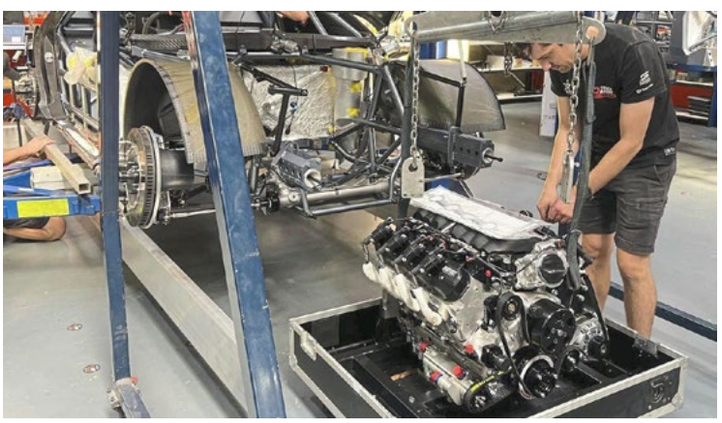
Nachdem bislang kaum ein Team ein fertiges Auto hat, wird die Zeit in Down-Under langsam knapp. Der Test-Zeitplan wackelt kräftig – und jetzt auch schon der Saisonauftakt?

Von: **Michael Bräutigam**

Von der Teileknappheit sind auch die beiden Homologationsteams Triple Eight (Chevrolet) und DJR (Ford) betroffen, sodass diese nun die Reißleine ziehen und den für Montag geplanten Shakedown-Test absagen mussten. Vermutlich werden die Meisterteams der vergangenen Jahre nun erst nächste Woche ausrücken. Dann gelten jedoch nicht die üblichen Kilometer-Begrenzungen, denn auch die Supercars-Kommission hat nun eingelenkt und eine „flexible" Testphase freigegeben.

Zum zweiten Shakedown-Test der in Victoria ansässigen Teams am heutigen Mittwoch (1. Februar) hatte sich bis zum Redaktionsschluss nur das Blanchard Racing Team bekannt. Das Ein-Wagen-Team war das erste und ist dem Vernehmen nach auch aktuell noch das einzige, das ein rennfertiges Auto hat. Bis zum Saisonstart in Newcastle am 11./12. März sollen es 25 sein. Auch dieser Termin wird deshalb nun schon infrage gestellt.

Während die Motorenprobleme anscheinend aussortiert sind, hapert es an den „restlichen Teilen", also an den Komponenten der Einheits-Zulieferer, wie verschiedene Teams berichten. Der Start in die Gen3-Ära könnte ein sehr holpriger werden. ■



MATT STONE RACING

Wenigstens mit den Motoren läuft es jetzt rund beim Bau der Gen3-Autos

NACHRICHTEN

TCR: NEUER LOOK FÜR DIE STREAMING-PLATTFORM

Schon bislang war die Website www.tcr-series.tv der zentrale Anlaufpunkt für Livestreams von den meisten TCR-Serien weltweit. Für 2023, spätestens per Ende April, wird die Plattform nun umfassend überarbeitet. „Wir heben sie auf das nächste Level", so TCR-Promoter Marcello Lotti, der auf rund 300 TCR-Rennen pro Jahr verweist. Auch die World Tour soll im Livestream gezeigt werden, womit die Chancen auf einen TV-Deal schwinden.

TCR SÜDAMERIKA: VOLLES FELD FÜR SAISON 3

Die TCR Südamerika, die in Brasilien, Argentinien und Uruguay ausgetragen wird und zwei Runden zur TCR World Tour beherbergen soll, hat für 2023 starken Zuspruch. Insgesamt stehen 26 Autos von acht Marken auf der vorläufigen Starterliste. Sechs davon entfallen auf den neuen Toyota Corolla.

BTCC: BISLANG ERST ZEHN FAHRERPLÄTZE BELEGT

Für die Saison 2023 sind zwar 29 Startplätze in der BTCC vergeben, besetzt ist aber erst rund ein Drittel der Cockpits. Stephen Jelley wurde letzte Woche als dritter WSR-Pilot bestätigt, hier ist noch ein Cockpit offen – vermutlich für Colin Turkington. Ansonsten sind bislang auch beim Meisterteam Excelr8 (Hyundai) und Team HARD (Cupra) drei der vier Plätze besetzt. Dazu kommt Rookie Andrew Watson in einem Vauxhall Astra von Power Maxed Racing.

TCR EUROPE: JELMINI VON HYUNDAI ZU AUDI

Einer der schnellsten und spektakulärsten Fahrer in der TCR Europe wechselt die Marke. Der Italiener Felice Jelmini war zuletzt in einem Target-Hyundai unterwegs. 2023 pilotiert er einen Audi, der von seinem langjährigen Clio-Cup-Team PMA Motorsport eingesetzt wird.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PLATZER

POLARITY PHOTO

Jack Miller mit der KTM RC16 in Valencia: „Wenn sie lebendig wird, ist richtig viel Leistung da“

Jack Miller hat von Ducati zu KTM gewechselt. Der 28-jährige Australier erklärt, welche Herausforderungen auf ihn warten, bis er mit den Österreichern MotoGP-Sieger auf der dritten Motorradmarke werden könnte.

Von: **Imre Paulovits**

Was haben Sie seit Ende der Saison daheim in Australien gemacht?
Es war sehr schön, die ganzen Leute dort zu treffen. Das Wetter war richtig heiß, ich habe den australischen Sommer genossen. Ich habe mir vor Weihnachten einige Tage freigenommen. Wir waren in Neuseeland und haben uns mit meiner Familie getroffen, danach haben wir unsere Flitterwochen auf Hamilton Island nachgeholt. Es war wirklich schön für Ruby und mich, nach einem so intensiven Jahr, eine ruhige Zeit zu haben. Danach habe ich aber mein Trainingsregime wieder intensiviert, um mich auf die Saison vorzubereiten, denn ich habe ein noch härteres Jahr vor mir. Ich war im Gym, bin gelaufen und mit dem Motocross-Motorrad gefahren.

Wie war es, wieder nach Europa zu kommen und das neue Motorrad zu sehen?
Wenn das Wetter nach dem australischen Sommer auch nicht optimal war, war es nett, wieder alle zu treffen, bevor der ganze Stress der Saison beginnt. Es war auch nett, ein paar Tage mit Brad Binder zusammen zu sein. Es war aber nur ein kurzer Trip, doch sehr hilfreich, und es ist schön zu sehen, dass alle sehr gespannt und motiviert sind, zusammen loszulegen. Das Motorrad sieht sehr gut aus, und das Leder und alles anzuprobieren und mich aufs Motorrad zu setzen, war eine gute Sache.

Wie wird es sein, wieder mit Francesco Guidotti zu arbeiten?
Ich freue mich schon drauf, wieder mit Francesco zu arbeiten. Wir haben sehr viel Erfahrung zusammen, es sind viele schöne Erinnerungen damit verbunden. Er ist ein sehr guter Teamboss, und neben ihm war mir noch sehr wichtig, meinen Crewchief Christian Pupulin mit herüberzubringen. Ich habe so nicht das

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich muss lernen, was das Motorrad benötigt“

Gefühl, etwas Fremdes anzufangen, es fühlt sich als bereits etwas Gefestigtes an.

Wird die Umstellung auf die KTM RC16 schwierig?
Es wird sicherlich nicht leicht werden. Den Hersteller, das Motorrad zu wechseln, heißt, den Fahrstil und alles zu ändern. Man muss alle Faktoren berücksichtigen. Man muss all seine Gewohnheiten ändern, sie ändern oder ganz loswerden und sich neue aneignen. Wir haben es letztes Jahr bei Maverick Viñales und der Aprilia gesehen. Er wurde immer besser, dieses Jahr wird er wohl noch besser sein. Ich will nicht auf die Resultate von anderen schauen, ich versuche, mich so schnell es geht anzupassen und mein Bestes zu geben. In einer perfekten Welt werde ich mich bei den Tests umgewöhnen können, bevor die WM in Portimão losgeht, aber ich muss realistisch bleiben. Ich muss verstehen lernen, was das Motorrad benötigt. Dieses erste Vierteljahr wird dafür ausschlaggebend sein, was wir mit dem Motorrad machen müssen.

Wie haben Sie das Motorrad bei Ihrem ersten Test in Valencia empfunden?
Nach dem letzten Rennen zu testen, fühlt sich immer besonders an. Die Strecke ist in sehr gutem Zustand, mit sehr viel Gummi auf dem Asphalt, und man ist das ganze Wochenende gefahren. Deshalb fühlt es sich nicht ganz neu an. Anders, als es sich in Sepang anfühlen wird. Ich konnte bei diesem Test aber mehr verstehen, als ich dachte. Normalerweise ist es an diesem einen Tag sehr hektisch, aber ich fühlte mich auf dem Motorrad relativ schnell wohl. Wir konnten nicht viel herumspielen. Ich habe aber versucht, nicht daran zu denken, was ich über das Motorrad gehört habe, sondern versucht, das Motorrad selbst kennenzulernen. Das Motorrad war gut, und wir haben bereits an diesem ersten Tag einen großen Schritt nach vorn gemacht. Wir haben nichts an der Geometrie verändert, wir haben auch bei der Elektronik vor allem darüber nachgedacht, wie wir mehr Leistung auf den Boden bringen können. Wir haben auch nicht auf Rundenzeiten geschaut, aber die interessierten dort auch noch nicht. Aber ich hatte viel herausgefunden, um zu verstehen, was wir in Sepang brauchen werden. Seither waren die Jungs im Werk auch sehr beschäftigt, mein Feedback zu verarbeiten, und ich hoffe, dass wir in Sepang Fortschritte machen können.

„Mit der dritten Marke in der MotoGP gewinnen zu können, motiviert mich sehr. Wir werden tagein, tagaus pushen, damit wir es schaffen.“

Jack Miller

Was haben Sie für Sepang in Auftrag gegeben?
Mich hat in Valencia beeindruckt, wie konstant das Motorrad war. Ich will nicht sagen, dass es einfach zu fahren war, denn das ist ein MotoGP-Motorrad nie. Wenn das Motorrad zum Leben erwacht, hat es sehr viel Leistung. Es arbeiten sehr viele Leute an diesem Projekt, und die alle sind erfolgshungrig. In Valencia haben wir nicht viel am Motorrad geändert, in Sepang werden bei jeder Ausfahrt alles Erdenkliche durchprobieren müssen. Wir werden auch das Aerodynamikpaket von allen Seiten prüfen müssen, und ich hoffe, dass wir die Verbesserungen, die wir in Sepang und Portimão machen können, uns über die Saison helfen werden.

Worin wird sich Ihr Crewchief Christian Pupulin umgewöhnen müssen?
Was ich mit Crewchiefs in den letzten Jahren gelernt habe, ist, dass sie lernen müssen, wie sie die Truppe führen. Pupi hat schon früher Teams gewechselt, und er hat auch dort schnell Kontrolle über die Jungs bekommen. Am wichtigsten ist, wie der Elektronik-Ingenieur mit ihm zusammenarbeiten kann. Das muss er jetzt lernen, aber das hatten wir zusammen bereits 2018 einmal. Den Hersteller zu wechseln, ist sicherlich anders, zumal er fast 25 Jahre bei Ducati war. Dass er mitgekommen ist, war für mich aber ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Jeder Fahrer hat seine Sprache mit seinem Crewchief, und die ist bei keinen zwei Fahrern gleich. Wenn ich ihm sage, dass sich das Motorrad so oder so bewegt, ist das keine klare Aussage, aber er kann es aus den Änderungen, die er in der Vergangenheit gemacht hat, interpretieren. So müssen wir diesen Prozess nicht neu lernen, und es wird unsere Arbeit mit dem Motorrad beschleunigen.

Ist die Arbeitsweise bei KTM viel anders als bei Ducati?
Natürlich gibt es Unterschiede. Es sind aber viele Leute da, mit denen ich schon früher zusammengearbeitet habe. KTM hat viele gute Leute von dort geholt. Ich denke, mit der offenen Mentalität, mit der KTM arbeitet, und mit der Kraft, die hinter diesem Projekt steht, gibt es kaum ein Limit, wo es enden kann. Es ehrt mich sehr, dass ich ein Teil davon sein kann und weiter mit diesen großartigen Jungs zusammenarbeiten kann. Es gibt sicherlich Unterschiede bei den Motorrädern. Aber wie wir in den letzten Rennen gesehen haben, hat die KTM auch ihre starken Seiten. Das Ziel ist, so viel wie möglich von ihren Schwachpunkten zu beseitigen. Die Erfahrung, die die Jungs von Ducati mitbringen, wird dabei sicherlich helfen.

Warum sind Sie bei Ihrer Ausrüstung komplett zu Alpinestars gewechselt, auch beim Helm?
Ich hatte acht richtig gute Saisons mit Dainese und AGV, aber jetzt kam die Zeit und die Möglichkeit. Und wie beim Motorrad möchte ich ein Teil dieser Geschichte sein. Alpinestars beginnt jetzt als Helmhersteller, und einer der ersten MotoGP-Fahrer zu sein, die die volle Kombination tragen, ist eine Ehre. Ich habe im Winter ihre Motocross-Ausrüstung getragen, und es war unglaublich, mit diesen Leuten zusammenzuarbeiten. Ich habe ihren Helm noch nicht auf der Rennstrecke getestet, der erste Test wird in Sepang sein. Ich war mit ihm im Windkanal, und sie haben daheim viele Hausaufgaben erledigt. Ich bin bislang sehr zufrieden, und ich würde mich nie einem Risiko aussetzen. Ich habe bislang immer hochwertige Helme getragen. Bei Alpinestars bin ich mir sicher, dass sie nicht nur einen guten Helm bauen, sondern auch einen perfekten Service dazu liefern.

Wie sehr motiviert es Sie, dass Sie der erste Fahrer in der MotoGP-Ära werden könnten, der mit drei verschiedenen Motorradmarken gewinnt?
Das motiviert mich sehr. Es ist unglaublich, dass ich überhaupt in dieser Position bin. Ich bin sehr aufgeregt, ich hoffe, dass wir dazu in der Lage sein werden. Wir werden sicherlich tagein, tagaus pushen, damit wir es schaffen. MotoGP ist heutzutage aber kein Witz – zu gewinnen ist schwieriger als je zuvor. Ich habe es bislang auf zwei verschiedenen Herstellern geschafft, für den dritten werde ich auch alles geben. ■

Jack Miller

Geburtstag: 18. Januar 1995
Geburtsort: Townsville (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
2011: 125 ccm, Aprilia/KTM (-)
2012: Moto3, Honda (23.)
2013: Moto3, FTR-Honda (7.)
2014: Moto3, KTM (2.)
2015: MotoGP, Honda (19.)
2016: MotoGP, Honda (18.)
2017: MotoGP, Honda (11.)
2018: MotoGP, Ducati (13.)
2019: MotoGP, Ducati (8.)
2020: MotoGP, Ducati (7.)
2021: MotoGP, Ducati (4.)
2022: MotoGP, Ducati (5.)
2023: MotoGP, KTM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit zwei Top-Piloten die nä

Brad Binder (links) und Jack Miller: Der eine hat viel Erfahrung mit KTM, der andere bringt Know-how von Ducati mit

KTM präsentierte sein diesjähriges MotoGP-Team mit Brad Binder und Jack Miller. Neben noch mehr Fachleuten aus der MotoGP setzen die Österreicher auf noch mehr Allianzen aus der Industrie.

Von: **Imre Paulovits**

Halbherzig gibt es bei KTM nicht. Wenn die Österreicher im Motorsport antreten, wollen sie gewinnen. Damit haben sie sich zum größten Motorradhersteller Europas emporgehoben, und der Slogan „Ready to Race“ gilt für sie genauso als Bekenntnis wie auch als Verpflichtung auf dem Weg zum Erfolg der Marke. Wenn in den letzten beiden Jahren auch so manches Tief auf die Hochs in der MotoGP folgte, die Truppe um Renndirektor Pit Beirer lässt nichts unversucht, das Ziel, auch in der höchsten Motorradsport-Klasse bis ganz an die Spitze zu kommen, zu erreichen. Und so gab es bei der diesjährigen Präsentation ihres Werksteams einige Neuheiten zu vermelden.

Francesco Guidotti wurde bereits letztes Jahr als Teamchef bei Pramac-Ducati abgeworben. Nachdem nun mit Jack Miller auch ein ehemaliger Ducati-Pilot die Reihen der Fahrer verstärkt und er seinen Crewchief Christian Pupulin mitbringt, wurde mit Fabiano Sterlacchini ein weiterer Ducati-Ingenieur engagiert, der als Performance-Manager eingesetzt wird. Die italienischen Experten und die äußerst motivierten Österreicher sollten mit all ihrer Expertise die Konstanz herstellen, die nötig ist, langfristig an der Spitze mitzufahren und auch um den Titel mitkämpfen zu können.

> KTM ist seit 2017 in der MotoGP. Sie konnten bereits 2020 drei MotoGP-Siege feiern, nach vier weiteren in den vergangenen beiden Jahren soll nun der letzte Schritt an die MotoGP-Spitze folgen.

Es wurde aber noch weiter ausgeholt. Mit Red Bull Advanced Technology wird Expertise aus der Formel 1 im Aerodynamik-Bereich eingeholt, schon bei dem Test in Sepang in der übernächsten Woche sollte man die ersten gemeinsam erarbeiteten Konzepte an den Verkleidungen der RC16 sehen. Mit Mobil 1 hat man den Öl-Lieferanten gewechselt,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

chste Stufe zünden

PLATZER

PLATZER

Neuer Öl-Lieferant: Mit Exxon will KTM sich für nachhaltige Treibstoffe wappnen

PLATZER

Chefsache: Verkaufsleiter Hubert Trunkenpolz und Renndirektor Pit Beirer

die Verbindung mit der Exxon-Tochter steht aber nicht nur für die Schmierstoffe. KTM ist die Ehe mit dem Öl-Giganten eingegangen, um in der Zukunft einen Partner zu haben, mit dem man an nachhaltigen Kraftstoffen arbeitet, die ab nächstem Jahr zu 40 und ab 2027 zu 100 Prozent vorgeschrieben sein werden. Da dies auch für die Moto3 gilt, will KTM auf allen Fronten gerüstet sein. Dazu hat man sich mit der Volkswagen-Tochter Cupra, dem Seat-Ableger für sportliche Autos, zusammengetan, über Cupra Austria wird der Fuhrpark des Werksteams sichergestellt.

Immer härter

Das Niveau und die Leistungsdichte der MotoGP hat sich in den letzten Jahren in zuvor nicht vorstellbare Höhen erhoben, und da wird auch der Aufwand immer größer. Doch gerade mit dem Engagement in der höchsten Motorsport-Klasse hat sich KTM eine technische Kompetenz geschaffen, die sie an der Weltspitze mitspielen lassen. Es wurden dieses Jahr weitere Reserven bereitgestellt, aber damit lastet auch noch mehr Verantwortung auf der Motorsport-Abteilung. Doch die ist ohnehin in Racing-Stimmung. Brad Binder hat in den letzten Jahren gezeigt, dass er fahrerisch mit den Allerbesten mithalten kann, seine Aufholjagden an den Sonntagen suchen ihresgleichen. Nun will er den letzten Schritt machen und auch im Qualifying die Leistung bringen, die ihn in die Lage versetzt, von Beginn an vorne mitzumischen. Dabei hofft er, von seinem Teamkollegen Jack Miller lernen zu können, der als guter Qualifyer gilt.

Der Australier seinerseits setzt alles dran, sich so schnell wie möglich auf die KTM umzugewöhnen. Da es in diesem Jahr Sprintrennen gibt, die ihm als Schnellstarter sehr entgegenkommen sollten, hat er sich in seiner Heimat Australien besonders vorbereitet und ist dort Dirt-Track-Rennen gefahren, bei denen es vor allem auf den Start ankommt, um seine Reflexe weiter zu schärfen. Die Zeichen stehen also gut, dass wir die Mattighofener in diesem Jahr regelmäßig auf dem Podest sehen werden. ■

DREI FRAGEN AN

PIT BEIRER

WIE SIEHT IHR FAHRPLAN FÜR DIE SAISON AUS?

Wir hatten einen sehr intensiven Winter, und in der letzten Woche haben wir acht neue Motorräder für die KTM- und GasGas-Werksfahrer aufgebaut. Wir haben noch geschraubt, als bereits der Spediteur im Haus stand, um alles nach Sepang zu transportieren. Aber wir wollten unbedingt noch den neuesten Stand in den Motorrädern haben. Es war unheimlich spannend, zumal wir auch all unsere Fahrer bei uns hatten, aber als Nächstes wollen wir sie auf der Strecke fahren sehen.

WIE STEHT ES MIT DEM AERODYNAMIK-PAKET, DAS ZUSAMMEN MIT DEN FORMEL-1-LEUTEN VON RED BULL ENTWICKELT WURDE?

Dies ist eine superspannende Geschichte, dass wir mit Red Bull Advanced Technology an der Aerodynamik arbeiten können, und das ist ein wichtiger Schritt in die Zukunft. Es ist nicht schwer, Downforce oder Topspeed zu erreichen, aber alles richtig zu kombinieren, ist sehr komplex. Wir werden in Zukunft regelmäßig zusammen im Windkanal sein.

WIE SEHEN SIE DIE NEUERUNG MIT DEN SPRINTRENNEN?

Es wird am Samstag klar mehr Druck im Paddock geben. Es wird nicht mehr um eine einzige Qualifikationsrunde gehen, sondern um ein ganzes Rennen. Und es ist egal, ob es über die halbe oder die volle Distanz geht, ein Rennen ist ein Rennen. Man kann bei dem Material keinen Kompromiss eingehen, es wird eine ganz andere Motorradvorbereitung geben. Aber ich bin selbst ein MotoGP-Fan, und ein Rennen am Samstag zu sehen wird einfach auch die viel größere Show sein.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ducati-Allianz mit zwei As

Jorge Martín (l.) und Johann Zarco: Bekannte Farben, Top-Material, neue Motivation

Auch Pramac-Ducati stellte sein diesjähriges Team vor. Wenn die Farben und die Piloten auch bekannt sind – Ducatis Top-Satelliten-Team hat sich personell verstärkt und will in diesem Jahr noch mehr um Podestplätze und Siege kämpfen.

Von: **Imre Paulovits**

Als das Fotoshooting des diesjährigen Pramac-Teams vorbereitet wurde, fiel schon eine Sache auf. Der neue Team-Manager Gino Borsoi, der bei Aspar ein Erfolgsgarant war und 2022 mit Izan Guevara und Sergio Garcia die Doppel-Weltmeisterschaft feiern konnte, ist überall. Er war ständig bei seinen Fahrern Johann Zarco und Jorge Martín, schaute sich jedes Detail um sie herum an und besprach mit ihnen jede Kleinigkeit. Der Ex-Rennfahrer, der 2000 und 2001 selbst dreimal auf dem Podest stand, ist einer der Besten im Fahrerlager, wenn es darum geht, das meiste aus seinen Fahrern zu holen. Und genau das will er bei Pramac-Ducati machen. Er hat kein leichtes Erbe anzutreten, denn mit Francesco Guidotti und Fonsi Nieto haben seine Vorgänger die Latte sehr hoch gelegt. 2021 hat Pramac-Ducati mit Jorge Martín den Steiermark-Grand Prix gewonnen, er hat in zwei MotoGP-Saisons sieben Pole-Positions herausgefahren und wurde nur schweren Herzens nicht in das Werksteam übernommen. Umso mehr will der 24-jährige Spanier zeigen, dass er Enea Bastianini mindestens ebenbürtig ist. Johann Zarco hat in den letzten beiden Jahren achtmal auf dem Podest gestanden, und wenn ihm die oberste Stufe bislang auch verwehrt blieb, ist der 32-jährige Franzose einer, mit dem immer zu rechnen ist. Sie beide sind nun das dritte Jahr bei Pramac-Ducati, und diese Konstanz soll der Mannschaft noch mehr Schlagkraft geben.

Pramac Racing wurde 2002 gegründet, als Paolo Campinotti mit Tetsuya Haradas Honda NSR 500 in die MotoGP einstieg. 2005 fusionierten sie mit D'Antin Racing und fahren seither mit Ducati.

Johann Zarco ist voller Tatendrang: „Es ist jetzt mein drittes Jahr in Folge bei Pramac, und ich bin sehr stolz, diese Farben ein weiteres Jahr zu tragen. Wir ha-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sen weiter stärken

PRAMAC RACING

PRAMAC RACING

Ducati GP23: Siegfähiges Material wie das Werksteam

ben ein starkes Team und ein tolles Motorrad, und ich kann mit Jorge Martín sehr gut zusammenarbeiten. Wir haben alle Zutaten für eine erfolgreiche Saison, und ich hoffe, dass ich endlich meinen ersten MotoGP-Sieg einfahren kann." Sein Teamkollege Jorge Martín will ebenfalls hoch hinaus: „Ich kann gar nicht erwarten, dass es endlich wieder losgeht. Letztes Jahr war ganz besonders, wenn auch mit vielen schweren Momenten. Aber sie dienten mir, um weiter zu wachsen und noch stärker zu werden. Ich habe große Pläne und wirkliche Ambitionen, und ich bin überzeugt, dass wir sie mit meinem Team erreichen können. In Sepang, wenn ich auf die Ducati steige, werde ich wissen, ob sich all die harte Arbeit diesen Winter gelohnt hat. Ich fühle mich zumindest bereit."

Immer zukunftsorientiert

Das Team des rennbegeisterten italienischen Maschinenbau-Unternehmers Paolo Campinotti fährt in diesem Jahr seine 22. Saison in der Königsklasse und die 19. Saison mit Ducati. In dieser Zeit haben sie sich zum stärksten Privatteam der Italiener geformt. In den letzten fünf Jahren erhielten sie vollwertiges Werksmaterial, mit dem sie auch zur Entwicklung der Desmosedici beitrugen. Dass dabei nun auch die ganz großen Erfolge kommen sollen, damit rechnet das Team voll und ganz. Die Expertise und die Konstanz aller Beteiligten soll es richten.

Pramac hat in den letzten Jahren immer neue Technologien aus der Umwelttechnik mit in sein MotoGP-Team einfließen lassen, nun haben sie seit letztem Jahr mit Prima Assicurazioni eine Versicherungsgesellschaft an ihre Seite gezogen, die in Italien die Motorradfahrer abholen will. Sie stellt dem Team die finanzielle Sicherheit, mit der es im unbarmherzigen Kampf der MotoGP mit den Allerbesten mithalten will.

Teambesitzer Paolo Campinotti hält sich mit seinem Ehrgeiz und seiner Begeisterung nicht zurück: „Das Ziel ist dieses Jahr das Gleiche, was wir uns jedes Jahr setzen: Das beste Privatteam zu sein und den Werksteams richtig Druck zu machen. In den letzten Jahren haben wir der Welt gezeigt, dass unser Team zur Spitze der MotoGP gehört und unsere Fahrer ständig um Spitzenplätze kämpfen können. Dass die Konkurrenz sich nach unseren Leuten sehnt, macht mich als Teambesitzer stolz. Ich bin stolz auf meine Leute, auf das, was wir geworden sind. Und unsere neuen Partner geben uns noch mehr Boost. Ich kann die Saison kaum erwarten." ■

PRAMAC RACING

Gino Borsoi (M.) wird seine Fahrer unterstützen

DREI FRAGEN AN

GINO BORSOI

WIE SEHEN SIE IHRE NEUE AUFGABE?

Ich bin unheimlich aufgeregt, denn sie ist wirklich eine große Herausforderung. 23 war meine Startnummer, ich hoffe, dass die Saison 2023 eine perfekte Saison für mich wird. Ich fühle mich schon jetzt sehr gut mit dem Team und den Fahrern verbunden, sodass ich meinen Input einbringen kann. Wir haben Ende letzter Saison begonnen, zusammen zu arbeiten. Seither habe ich sehr viel Energie eingebracht, sodass wir gleich von Beginn der Saison stark sein können.

WAS HABEN SIE FÜR EINEN EINDRUCK VON IHREM NEUEN TEAM?

Es war mehrere Jahre das beste Privatteam der MotoGP, und auf mindestens diesem Level will ich es fortführen. Ich habe fast 20 Jahre Erfahrung im Team-Management, ich will all das einbringen. Wir haben Top-Material, wir sind de facto ein Werksteam mit Fahrern auf dem Niveau von Werksteams. Das Team hat bereits Grands Prix gewonnen, das wollen wir auch dieses Jahr wieder erreichen. Wir haben alle Zutaten dafür.

WAS KÖNNEN SIE NOCH VERBESSERN?

Wir hatten im Winter einige Meetings mit den Fahrern, und sie wissen genau, wo sie sich noch verbessern müssen. Sie haben sich auch entsprechend über den Winter vorbereitet. Wir haben zwei starke und schnelle Fahrer, sie müssen sich nur an das Programm halten, das wir ihnen für den Winter gegeben haben. Ich habe schon früher mit Jorge Martín gearbeitet, er hat sich seither aber sehr weiterentwickelt. Er hat viel Talent, er ist derzeit einer der schnellsten MotoGP-Fahrer, besonders im Qualifying. Jetzt müssen wir mit dem Team zeigen, dass er das auch im Rennen sein kann.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Dieter Braun wird 80

Mit seinen 188 Zentimetern ist er der längste 125er-Weltmeister aller Zeiten, mit zwei WM-Titeln einer der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer aller Zeiten, und er hat deutsch-deutsche Geschichte geschrieben. Dieter Braun hat den Motorsport über sechs Jahrzehnte intensiv miterlebt. Am 2. Februar wird er 80 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist ein Leben lang ein Race-Fan geblieben. Noch heute besucht Dieter Braun regelmäßig Grands Prix, von Classic-Veranstaltungen ist er nicht wegzudenken. Dort stellen sie ihm immer wieder die gleiche Frage: Wie konnte er bei seiner Körpergröße 125er-Weltmeister werden? „Ich hatte ein gutes Motorrad und war fahrerisch gut drauf“, ist dann die Antwort. Wie gut, das können sich nur wenige vorstellen. Er ist der einzige Rookie, der auf dem Mountain-Circuit der Isle of Man zu deren WM-Zeit gewinnen konnte.

Der Umsteiger

Angefangen hatte Dieter Braun im Motocross, bevor er seine Maico zum Straßenrenner umbaute und sich 1965 im OMK-Pokal auf der Straße versuchte. Sein legendärer Sieg, als er in Bremerhaven mit fast einer Runde Rückstand hinter dem Feld gestartet war, machte klar, dass hier ein ganz besonderes Talent heranreifte. Bereits zwei Jahre später war er zum ersten Mal Deutscher Meister bei den 350ern, und ein weiteres Jahr später wurde er mit der MZ des westdeutschen Importeurs Neckermann Siebter in der 125er-Klasse der Weltmeisterschaft. Als Ende 1968 Ex-Suzuki-Werksfahrer Hans-Georg Anscheidt zurücktrat, griff er tief in die Tasche, kaufte diesem für exorbitante 35 000 Mark die 125er-Werks-Suzuki von 1966 ab und wurde damit 1969 auf Anhieb Vizeweltmeister. Außerdem gewann er den letzten Grand Prix des Jahres auf dem fahrerisch anspruchsvollen Kurs von Opatia an der jugoslawischen Adria-Küste.

Für 1970 wurde die Zahl der Gänge in allen Klassen auf sechs begrenzt, die Suzuki hatte jedoch ein Zehngang-Getriebe. So ließ sich Braun von seinen Freunden Michael Schneider, Rudl Fenzinger und Erwin Norbert ein Sechsgang-Getriebe fertigen. Die Saison begann aber nicht gut. Auf dem Nürburgring regnete es in Strömen, es war nebelig, Braun stürzte im Training, zog sich eine Gehirnerschütterung zu und konnte nicht starten. Doch dann gewann er in Le Mans, in Opatia, auf der Isle of Man und in Assen vier Grands Prix in Folge und hatte sich ein solches Polster aufgebaut, dass ihn Ángel Nieto mit der Werks-Derbi nicht mehr einholen konnte.

Geschichte geschrieben

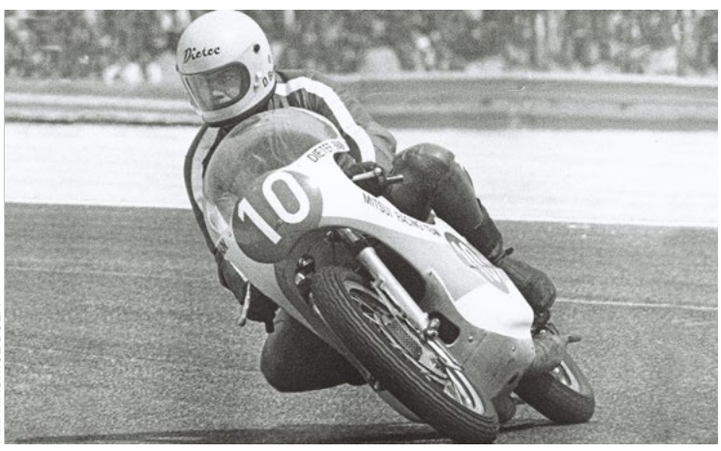
Im Jahr darauf verkaufte Braun die Suzuki an Harald Bartol, fuhr bei den 125ern mit einer Maico weiter und bekam mit Toni Mang und Sepp Schlögl zwei hochkompetente Mechaniker. Mit der 250er-Yamaha holte er seinen berühmtesten Sieg, als er am 11. Juli 1971 auf dem Sachsenring gewann und 300 000 Zuschauer um die Strecke herum die deutsche Hymne sangen. 1973 wurde er mit der von Sepp Schlögl vorbereiteten Yamaha auch bei den 250ern Weltmeister, danach standen ihm alle Tore offen: „Phil Read wollte mich 1974 nach dem Weggang von Giacomo Agostini als Teamkollege bei MV Agusta haben, doch Yamaha köderte mich mit Werksmaschinen für drei Klassen. Es war wohl die schlechteste Entscheidung meiner Karriere, denn sie erwiesen sich als einfache Production Racer.“

Doch auch so holte Braun zwei weitere Vize-Weltmeisterschaften und einen dritten WM-Rang, bevor seine Karriere am 1. Mai 1977 beim Großen Preis von Österreich auf dem Salzburgring bei einem Massensturz jäh endete. Es dauerte lange, bis er seine Gesundheit wiedererlangt hatte, und er konzentrierte sich ganz auf sein Motorradgeschäft und sein Rennteam. Nach der deutschen Wiedervereinigung konnte er seine Fans aus der DDR wiedersehen, und diese kommen heute noch in Scharen, um ihn zu erleben. Er ist ein gern gesehener Gast bei vielen Classic-Events und heute noch bestens über die Ereignisse in der Motorrad-WM informiert, die er noch mehrmals jährlich besucht.

Herzlichen Glückwunsch zum 80., Dieter Braun! ■

Dieter Braun: Auch mit 80 Jahren noch rüstig und bei vielen Veranstaltungen vor Ort

PAULOVITS



FIM/MAURICE BÜLA

1973 holte Dieter Braun seinen zweiten WM-Titel auf der 250er-Yamaha

Dieter Braun

Geburtstag: 2. Februar 1943
Geburtsort: Ulm (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE

1968:	125 ccm, MZ (7.)
1969:	125 ccm, Suzuki (2.)
	250 ccm, MZ (10.)
1970:	125 ccm, Suzuki (1.)
	250 ccm, MZ (14.)
	350 ccm, MZ (11.)
1971:	125 ccm, Suzuki/Maico (4.)
	250 ccm, Yamaha (5.)
	350 ccm, Yamaha (16.)
1972:	125 ccm, Maico (8.)
	250 ccm, SMZ (12.)
	350 ccm, Yamaha (4.)
1973:	250 ccm, Yamaha (1.)
	350 ccm, Yamaha (8.)
1974:	250 ccm, Yamaha (2.)
	350 ccm, Yamaha (2.)
	500 ccm, Yamaha (7.)
1975:	125 ccm, Morbidelli (11.)
	250 ccm, Yamaha (3.)
	350 ccm, Yamaha (4.)
	500 ccm, Yamaha (13.)
1976:	250 ccm, Yamaha (6.)
	350 ccm, Morbidelli (11.)
	500 ccm, Suzuki (17.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Pedrosa mit Wildcard

Wenn KTM-Edeltester Dani Pedrosa zuletzt auch nicht den Anschein machte, dass er sich den Stress und das Risiko eines GP-Wochenendes antun will: Dieses Jahr wird der dreifache Weltmeister in Jerez wieder mit einer Wildcard antreten.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem er 2021 auf dem Red Bull Ring in einen Feuerunfall verwickelt wurde, sah es nicht so aus, als wolle sich der dreifache Weltmeister und dreifache MotoGP-Vizeweltmeister Dani Pedrosa noch einmal ein MotoGP-Wochenende antun. Doch jetzt hat es sich der 37-jährige Spanier anders überlegt. Er wird in Jerez, wo er vier Grand-Prix-Siege einfahren konnte – den letzten 2017 –, mit der KTM RC16 am ersten Mai-Wochenende an den Start gehen. Teamchef Francesco Guidotti kann sein Glück kaum glauben: „Man kann sich gar nicht vorstellen, wie wichtig dies für unser MotoGP-Projekt ist, dass Dani auf der Strecke, wo wir ohnehin viel testen, unter Rennbedingungen fährt. Er ist auf dieser Strecke ohnehin sehr gut, und er wird viele neue, wichtige Daten für die Entwicklung einholen." Pit Beirer freut sich ebenfalls auf Pedrosas Renneinsatz. „Wir kennen Dani, und wir wissen, dass, wenn er etwas macht, er dies mit vollem Einsatz tut. Er ist keiner, den wir zu so etwas hätten drängen können, aber es kam von ihm aus. Wir haben immer gesagt, wenn er eine Wildcard fahren will, werden wir es ihm ermöglichen. Das wird gut für ihn sein, aber noch besser für unser MotoGP-Projekt." ■

POLARITY PHOTO

Dani Pedrosa: In Jerez fährt der 37-jährige Spanier wieder ein MotoGP-Rennen

MotoGP

Folger KTM-Tester

Jonas Folger hat wieder einen Platz gefunden: Er wird das Testteam von KTMs MotoGP-Projekt verstärken. Wildcard-Einsätze sind dabei nicht ausgeschlossen.

Von: **Imre Paulovits**

Jonas Folger war bereits im Dezember einmal in Jerez beim Test der KTM-Mannschaft dabei, nun hat der österreichische Hersteller ihn in Vollzeit zu seinen Testfahrern genommen. „Sicher müssen wir langsam auf das Geburtsdatum unserer Testfahrer schauen, wenn sie auch weiterhin perfekte Arbeit leisten", gibt Pit Beirer zu. „Aber wir haben auch ständig Anfragen von WP, dass sie Testkilometer brauchen, und so schadet es nicht, einen dritten Testfahrer zu haben. Jonas hat in Jerez gleich gute Rundenzeiten erreicht und auch sehr gutes Feedback geliefert. Wir hatten mit ihm auch über die Möglichkeit von Wildcards gesprochen, und er würde gerne fahren." Folger könnte einspringen, sollte sich einer der vier KTM- oder GasGas-Piloten verletzen. Ein noch besseres Szenario für die Fans wäre aber sicherlich, wenn er wieder auf dem Sachsenring antreten würde, wo er 2017 mit der Tech3-Yamaha gegen Marc Márquez bis ins Ziel um den Sieg kämpfte und nur knapp unterlag. ■

FOLGER

Jonas Folger beim KTM-Test in Jerez: Gute Rundenzeiten und Aussagen

NACHRICHTEN

MOTOGP

Er kann es nicht lassen: Während die Fahrer seiner VR46 Academy in Portimão trainierten und Weltmeister Francesco Bagnaia, Luca Marini und Marco Bezzecchi mit ihren Ducatis fuhren, ließ es sich Valentino Rossi nicht nehmen, mit seiner Trainings-Yamaha-R1 ebenfalls ein paar Runden zu drehen. Für einen Auto-Rennfahrer war er dabei ausgesprochen schnell!

MOTOGP

Je näher der Saisonbeginn rückt, desto mehr dreht sich alles um die Sprintrennen am Samstag. Die Dorna hat nun den Zeitplan für die Grand-Prix-Wochenenden bekannt gegeben. Am Freitag gibt es wie bisher zwei freie Trainings für alle drei GP-Klassen. In Moto2 und Moto3 werden sie wie bisher zusammen mit P3 zum Qualifying zählen. In der MotoGP zählen jedoch nur die beiden Freitagstrainings für den Einzug in die Q2. Das Qualifying wird am Samstagvormittag abgehalten, mit dem Q1 ab 10:50 Uhr nach einem 30-minütigen freien Training. Q1 und Q2 werden die Startaufstellung sowohl für das Sprintrennen als auch für das Rennen am Sonntag bestimmen. Das Sprintrennen am Samstag wird über die halbe Distanz des Sonntags-Rennens gehen, der Sieger bekommt zwölf Punkte, der Neunte einen. Das Rennen wird Samstagnachmittag um 15 Uhr Ortszeit gestartet. Es wird heiß diskutiert, wie die Kräfteverhältnisse bei den Sprintrennen sein werden. Ducati-Teamchef Davide Tardozzi: „Ich bin überzeugt, dass die, die sonst über die volle Distanz vorn sind, es auch beim Sprintrennen sein werden."

MINIGP

Große Ehre für einen kleinen Jungen: Gabriel Fabio Vuono, der letztes Jahr in Valencia MiniGP World Series Champion wurde, wurde bei der Motorradausstellung in Verona vom italienischen Verband nochmals geehrt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das fängt ja schon gut an

Die drei Weltmeister, die die letzte Saison untereinander ausgefochten haben, waren auch beim ersten Test des Jahres nur um 17 Hundertstel voneinander getrennt. Toprak Razgatlioglu war der Schnellste, und auch die Rookies gaben einen tollen Einstand. Allen zuvorderst Supersport-Weltmeister Dominique Aegerter, der die sechstschnellste Zeit fuhr.

Von: **Imre Paulovits**

Toprak Razgatlioglu war gut gelaunt. Der Superbike-Weltmeister von 2021 zeigte schon am ersten Tag des Jerez-Tests, dass er sich im Winter bestens vorbereitet hatte, und auch Yamaha brachte Entwicklungsteile, die das Paket noch stärker gemacht hatten. Der 26-jährige Türke war voller Tatendrang und verheimlichte nach seinen Zeiten, die ihn ständig an der Spitze der Zeitenliste hielten, nicht, dass er am zweiten Tag einen neuen Rekord für Superbikes in den andalusischen Asphalt brennen wollte. Doch dann kam eine Kaltfront. Am Morgen waren die Scheiben der Autos vereist, als die Teams zur Rennstrecke fuhren, und das lange Warten begann, bevor die Sonne den Asphalt einigermaßen aufwärmte. Dies änderte nichts an dem Tatendrang von Razgatlioglu. Er stürmte los, doch dann lag er im Kies von Turn 13. Der Schatten, der noch kurz zuvor die Anbremszone der Zielkurve bedeckt hatte, hinterließ dort einen kalten Fleck, und alle Künste des Spätbremsers nutzten nichts, er konnte das wegrutschende Vorderrad einfach nicht halten. Die Yamaha überschlug sich im Kies und zerlegte sich in ihre Ersatzteile. Die neue Werksschwinge glich einem Stück Wellblech, auf die Mannschaft wartete viel Arbeit. Zum Glück hatte sich Toprak nicht verletzt, und kurze Zeit später rückte er mit seinem zweiten Motorrad aus, wenn nun auch nicht mehr ganz so ehrgeizig. Am Ende des Tages war er aber doch wieder Schnellster.

„Mit Petrucci ist ein MotoGP-Sieger hinzugekommen, mit Gardner ein Moto2-Weltmeister und mit Aegerter und Baldassarri die ersten zwei der Supersport-WM."

Jonathan Rea

„Das war schon ein gewaltiger Crash am zweiten Morgen", gab Razgatlioglu zu. „Ich hatte viel Glück, mir tat danach nur das linke Bein etwas weh, und es wurde über den Tag auch wieder besser. Wir haben die R1 weiter verbessern können, wir haben Beschleunigung und Grip finden können. Ich habe mit dem Qualifyer noch versucht, doch eine 1.37er-Zeit hinzubekommen, aber es ging nicht. Ich kann mit dem Test trotzdem zufrieden sein, aber in Portimão hoffe ich, dass wir uns beim Setup noch weiter verbessern können, denn es bleibt weiter sehr eng an der Spitze. Ich bin mit dem, was wir hier erreicht haben, aber sehr glücklich."

Es wird eng

Jonathan Rea, der bei Wintertests in Jerez immer sehr schnell war, blieb nur 83 Tausendstel hinter seinem Rivalen zurück und machte auch ein zufriedenes Gesicht. „Wir haben einige positive Schritte gemacht, aber wir haben noch viel Arbeit vor uns", gab der sechsfache Weltmeister zu. „Ich denke, in Portimão werden wir das meiste beisammen haben, und dann hoffe ich noch auf einen guten Test in Australien. Die Superbike-WM ist jetzt aber noch härter geworden, mit Danilo Petrucci ist ein MotoGP-Sieger hinzugekommen, mit Remy Gardner ein Moto2-Weltmeister und mit Dominique Aegerter und Lorenzo Baldassarri die ersten beiden der letztjährigen Supersport-WM. Ich hoffe aber, dass ich weiter ganz vorn dabei sein werde."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WORLDSBK

Toprak Razgatlioglu: Spektakulär und schnell wie immer, aber böser Abflug am zweiten Testtag

YAMAHA

Dominique Aegerter: Erstmals mit Qualifyern, sensationelle sechste Zeit

TEAM GOELEVEN

Philipp Öttl: Probleme mit Sitzposition der neuen Panigale V4 R

Weltmeister Álvaro Bautista arbeitete vor allem daran, die neue Ducati Panigale V4 R zu verstehen, er lag schließlich auch weniger als zwei Zehntelsekunden hinter der Bestzeit zurück. „Was all die Zeiten wert sind, ist bei Wintertests immer schwierig zu sagen“, so der 38-jährige Spanier. „Dass Toprak und Jonathan immer da sein werden, ist sicher. Michael Ruben Rinaldi wird sehr stark sein, von den Neuen müssen wir sehen, wie sie sich bei den Rennen schlagen werden.“

Aegerter sensationell

Bislang haben sie sich zumindest gut geschlagen, allen voran Danilo Petrucci mit der Barni-Ducati, der über beide Tage ständig im Vorderfeld dabei war, und Dominique Aegerter, der zum Schluss mit dem Qualifyer sensationell die sechstbeste Zeit hinlegte. Der Schweizer strahlte entsprechend. „Dieser sechste Platz zeigt, dass ich beim Umstieg auf das Superbike auf einem guten Weg bin. Es war auch eine unglaubliche Erfahrung für mich, zum ersten Mal Qualifyer zu verwenden. Ihr Grip-Niveau ist fantastisch, wenn sich auch das Handling verändert. Aber es macht riesigen Spaß. Ich bin zweimal mit einem SCQ-Reifen auf Zeitenjagd gegangen, und es hat gut funktioniert. Aber ich brauche noch mehr Erfahrung, um das Maximum aus diesen Reifen herauszuholen. Ansonsten war der Tag ein bisschen holprig, wir hatten mit einigen Höhen und Tiefen zu kämpfen. Die Streckenbedingungen waren immer gut, um wertvolle Daten zu sammeln.“

Loris Baz war als Elfter schnellster BMW-Pilot vor Scott Redding. „Wir haben viel an der Elektronik gearbeitet, und das nimmt eine Menge Zeit in Anspruch“, verriet Redding. „Das Aerodynamik-Paket macht den größten Unterschied bei der neuen M 1000 RR, dazu verwenden wir nun Brembo-Bremsen. Zumindest bei den kühlen Temperaturen waren sie über viele Runden sehr konstant. In Portimão wollen wir uns noch mehr mit der Abstimmung befassen.“

Philipp Öttl hatte sich etwas mehr vom ersten Test mit der Panigale V4 R erhofft. „Der erste Testtag war sehr positiv. Wir begannen mit dem letztjährigen Motorrad, und ich war sofort konkurrenzfähig. Der zweite Tag war viel schwieriger. Die Sitzposition auf dem neuen Bike war sehr unterschiedlich. Ich hatte große Probleme, die richtige Position zu finden, ebenso war beim Bremsen die ganze Kraft auf den Armen. In Portimão müssen wir daran weiter arbeiten.“ ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Jerez (E), 25. bis 26.01.2023, Bestzeiten

1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	1.38,269	128 Runden
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.38,352	98
3.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	1.38,449	174
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	1.38,646	139
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.39,175	116
6.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	1.39,193	160
7.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	1.39,280	148
8.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	1.39,311	107
9.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.39,337	136
10.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	1.39,464	162
11.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	1.39,517	121
12.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	1.39,710	138
13.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	1.39,860	167
14.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	1.40,023	144
15.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	1.40,065	106
16.	Michael v.d. Mark (NL)	BMW M 1000 RR	1.40,221	142
17.	Tom Sykes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	1.40,750	75
18.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	1.40,975	132
19.	Florian Marino (F)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,553	63
20.	Oliver König (CZ)	Kawasaki ZX-10RR	1.41,595	131

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eine stolze Truppe: Die Rennabteilung hat in zwei Wochen 20 E-Bikes aufgebaut

DUCATI

Gespannt elektrisiert

Die MotoE-Einheitsmotorräder, die ab dieser Saison von Ducati geliefert werden, sind fertiggestellt worden. Das Werk misst diesem Projekt höchste Bedeutung zu, und die Beteiligten können kaum erwarten, dass die Tests mit den Rennfahrern losgehen.

Von: **Imre Paulovits**

Michele Pirro zeigte sich in Madonna di Campiglio mit dem schwarzen Prototyp, der bei der Ducati MotoGP- und Superbike-WM-Teamvorstellung in der Eingangshalle stand, sehr verbunden. Kein Wunder, er hat die meisten Testfahrten mit dem MotoE-Motorrad durchgeführt, es ist sozusagen sein Zögling. „Zuerst hatte ich gar keine Lust dazu, denn ich hatte nicht viel von Elektro-Motorrädern gehalten“, blickt er zurück. „Als ich aber das erste Mal aus der Boxengasse gefahren und ins erste Eck eingebogen bin, kam das große Staunen. Es war zwar kein Sound da, aber es ließ sich genauso fahren wie das MotoGP-Motorrad. Ich habe seither jede Testrunde genossen. Es macht richtig Spaß, und man spürt sein Gewicht überhaupt nicht. Es wiegt mehr als das MotoGP-Motorrad und auch mehr als das Superbike, man merkt es beim Fahren aber nicht. Das war für mich die größte Überraschung. Den ersten Test habe ich im Dezember 2021 gefahren. Seither hat sich das Motorrad stark verbessert. Wir hatten ungefähr einen Test pro Monat, ich habe damit angefangen, später sind noch Alex de Angelis und Chaz Davies dazugekommen. Es ist ein wirkliches Rennmotorrad, es kommt von der Sitzposition, der Aerodynamik und dem Fahrgefühl einem MotoGP-Motorrad sehr nah, das würde man nie glauben.“

Das Motorrad trägt einige Neuheiten in sich, die es einzigartig machen. Um das Gewicht so niedrig wie möglich zu halten, ist das Gehäuse der Batterie ein tragendes Teil des Rahmens. Um so wenig Leistung wie möglich zu verlieren, werden sowohl Motor als auch Batterie in eigenen Kreisläufen wassergekühlt. Wenn das Motorrad von außen auch recht konventionell aussieht und mit den bekannten Rennteilen von Brembo, Marchesini und Öhlins versehen ist, gibt es doch Unterschiede zu einem Rennmotorrad mit Verbrennungsmotor. Es wurde auf ein Getriebe verzichtet, so kann die linke Hand die Hinterradbremse betätigen. Dies kann auch der rechte Fuß, aber es ist hinten keine Bremsscheibe montiert, die Hydraulik-Einheiten, die ein bekanntes Bremsgefühl für das Hinterrad geben sollen, arbeiten auf die Elektronik und verstärken die Bremswirkung des Motors, so kann beim Bremsen hinten Elektrizität zurückgespeichert werden.

Noch zwei Tests

Die V21L, wie das Projekt bezeichnet wird, wiegt 225 kg, arbeitet mit 800 Volt Spannung und leistet 150 PS. Neben den 18 Motorrädern, die von den Fahrern eingesetzt werden, wird es noch fünf Reservemaschinen geben. Ducati wird mit einer Crew von fünf Ingenieuren bei den Rennen vor Ort sein. Den ersten Test werden die MotoE-Fahrer, die dieses Jahr um den Titel eines Weltmeisters kämpfen, vom 6. bis 8. März in Jerez fahren, vom 3. bis 5. April wird ein zweiter Test in Barcelona folgen, bevor am 13. Mai die Ampel für das erste Rennen in Le Mans ausgeht.

Für Michele Pirro war der Aufbau der Motorräder noch einmal mit viel Arbeit verbunden: „Ich musste sie alle einzeln einfahren. Normalerweise war ein MotoE-Test sehr entspannt, nach 15 Minuten Fahren folgten anderthalb Stunden Pause, bis die Batterie geladen war. Aber wenn man es mit 20 Motorrädern am Stück machen muss, ist das schon anstrengend. Ich bin mit jedem Motorrad eine Batteriefüllung gefahren, um zu prüfen, ob alles in Ordnung ist.“ ■

DUCATI

Ducati MotoE: Bereit für die WM, bald auch für einen Serienableger

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Bulega Schnellster

Bei den Superbike-WM-Tests in Jerez waren auch einige Supersport-WM-Piloten unterwegs. Von ihnen fuhr Ducati-Werkspilot Nicolò Bulega an beiden Tagen die Bestzeit.

Von: **Imre Paulovits**

Vom Beginn der beiden Testtage war der Name von Nicolò Bulega zuoberst unter den Supersport-Fahrern in Jerez, auch wenn Kawasaki-Pilot Can Öncü am Ende des ersten Tages bis auf zwölf Tausendstelsekunden an ihn herankam. Am zweiten Tag konnte Bulega aber noch zulegen und war nach 122 Runden mit 1.41,685 min um knapp zwei Zehntelsekunden schneller als sein türkischer Kontrahent. „Es waren zwei gute Testtage, mein Gefühl mit dem Motorrad war von Beginn an gut“, so Bulega. „Wir haben ein paar neue Dinge probiert, die uns etwas nach vorne gebracht haben, deshalb bin ich glücklich. Mein erster Eindruck ist sehr gut, ich hoffe, dass wir auf diesem Weg weiterarbeiten können.“ Was Ducati genau an neuen Teilen gebracht hat, wollte der 23-jährige Italiener nicht verraten, aber er wies darauf hin, dass er sich im Winter gründlicher als je zuvor vorbereitet hat und sich bereit fühlt, in seiner zweiten Supersport-WM-Saison zu erreichen, was man schon im Vorjahr erwartet hatte. „Das Team hat auch sehr hart gearbeitet, wir sollten bei allen Rennen konkurrenzfähig sein. Unser Ziel ist zu gewinnen, wir werden alles dafür geben.“

Richtig schwer hatte es John McPhee: Der schottische Supersport-Neuling verlor zwei Sekunden auf Bulega. ■

DUCATI

Nicolò Bulega: Bereit für Siege und Titelkampf mit Ducati?

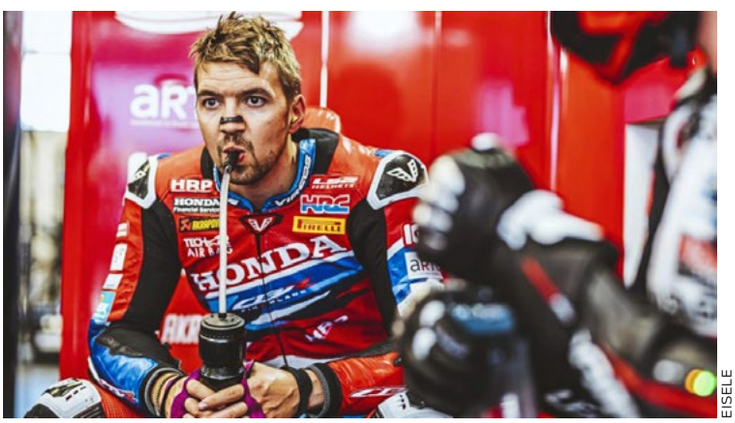
IDM Superbike

Wo bleibt Grünwald?

Luca Grünwald gehört zum Stammpersonal der IDM. Er ist der Moto3-Champion von 2012, den Supersport-Titel holte er 2020. Doch für 2023 hat Grünwald noch keinen Fahrerplatz.

Von: **Anke Wieczorek**

Luca Grünwald hat nach seiner Beinverletzung ein schwieriges Jahr hinter sich. Bis auf die letzten beiden Veranstaltungen musste er der Rehabilitation den Vorrang geben. Doch bei der Rückkehr auf dem Red Bull Ring meldete sich der Honda-Fahrer auf der CBR 1000 RR-R fulminant zurück, und beim Finale von Hockenheim gelangen ihm sogar zwei Podiumsplatzierungen. „Bis Mitte Dezember war ich der Meinung, dass ich bei HRP weiterfahre, so wie es mir signalisiert wurde. Doch jetzt bin ich raus, unter Umständen tauche ich in der IDM nicht auf, nach dem aktuellen Stand jedenfalls.“ Grünwald will in der IDM fahren: „Ich habe was zu beweisen“, wie er sagt, aber die Felle sind ihm auch davongeschwommen. Die begehrten Fahrerplätze sind besetzt, die erforderliche Mitgift übersteigt die Grenzen des zweifachen Meisters. „Es ist schwierig, unter den Umständen etwas Cooles zu finden, aber so ist es eben.“ ■



EISELE

Wohin in 2023? Der mehrfache Meister ist derzeit noch ohne Teamplatz

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Wenn BMW auch auf Brembo umgestiegen ist, Honda hält weiter an Nissin fest. Die Japaner brachten neue Bremszangen für das Honda-Werksteam nach Jerez. „Sie gehen in die richtige Richtung“, so Honda-Werkspilot Xavi Vierge. „Wir haben in Jerez die Super-Konzessionsteile weitergetestet, die wir bereits bei den letzten beiden Rennen letztes Jahr hatten, wegen der Bedingungen aber nicht auswerten konnten. Es liegt noch viel Arbeit vor uns, aber wir machen Fortschritte.“

SUPERBIKE-WM

Bonovo-action-BMW-Neuzugang Garrett Gerloff war mit dem Test in Jerez zufrieden. „Wir haben an diesen beiden Tagen wirklich große Fortschritte gemacht, und ich bin wirklich beeindruckt“, fasste er seine Eindrücke zusammen. „Ich bin vorsichtig optimistisch, was unsere Saison angeht. Die ersten drei sind zwar unglaublich schnell, doch der Abstand vom Vierten zu uns ist wieder gering. Wir haben mit meinem Crewchief viel an der Elektronik gearbeitet und die Geometrien verwendet, die bei mir zuvor an der Yamaha funktioniert haben, und wir sind weitergekommen.“

ENDURANCE-WM

Der IDM-Superbike-Dritte von 2022, Rob Hartog, wird bei Pitlane Endurance Adrian Parassol ersetzen und ihre Yamaha R1 in der Superstock-Klasse fahren. Der Ungar Bálint Kovács, der in der IDM Superbike bei BCC-alpha-Van-Zon-BMW fahren wird, hat nun auch einen Platz in der Endurance-WM gefunden. Der Schützling von Ex-125er-Weltmeister Gábor Talmácsi wird bei Maco Racing deren Yamaha R1 fahren. Mit ihnen fuhr er schon beim Bol d’Or auf den sechsten Platz. Der Schwede Christoffer Bergman wird dieses Jahr zum polnischen Wójcik Racing Team zurückkehren, wo er 2019 Zweiter beim Bol d’Or wurde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Lauf 8: Der 64-jährige Stefan Svensson schlägt seinen Sohn, den Gesamtsieger Niclas Svensson

VELDHUIZEN

Fast Vater und Sohn

Markus Jell und Luca Bauer konnten sich sicher für das WM-Finale in Inzell qualifizieren. Der dritte Deutsche, Franz Mayerbüchler, scheiterte knapp und hofft auf eine Wildcard.

Von: **Andreas Fahldiek**

Franz Mayerbüchler wurde vom DMSB für den verletzten Vizeweltmeister, Hans Weber, als zweiter deutscher Fahrer gemeldet. Weber hatte sich nach einem unverschuldeten Sturz mit Niclas Svensson in der schwedischen Eisspeedway-Liga Brüche in der Hand zugezogen und musste operiert werden. Für den 29-jährigen Mayerbüchler wurde dieser Qualifyer zum erwartet schweren Rennen. Bereits davor sagte er: „Wenn ich diese Quali schaffen will, muss ich ein bisschen zulegen." Mit einem 2-0-1-1-1 scheiterte der Inzeller letztlich nur knapp.

Besser schnitten zwei weitere deutsche Fahrer ab. Luca Bauer, der auch in dieser Saison wieder mit einer italienischen Lizenz fährt, eröffnete das Rennen mit einem fulminanten Laufsieg. Mit zunehmender Renndauer fiel seine Performance allerdings nur noch ins Mittelmaß. „Es hätte besser laufen können, aber ich bin froh, dass ich mich qualifiziert habe. Ich freue mich auf Inzell", sagte Bauer nach dem Rennen. Auch der zweite DMSB-Fahrer, Markus Jell, hat sich mit neun Punkten sicher qualifiziert. „Ich weiß gar nicht, was ich sagen soll. Ich hab mich erst mal qualifiziert. Ich war ein bisschen aufgeregt. Vielleicht ein bisschen mehr als sonst. Aber es hat geklappt, und das ist das Wichtigste!", kommentierte der 40-Jährige seine Leistung.

Auch die beiden Österreicher, Franz Zorn und Harald Simon, qualifizierten sich wie erwartet. Zorn, der mit guten Starts für Beachtung sorgte, war mit seiner Leistung jedoch nicht zufrieden. Eine Niederlage in Lauf 17 gegen Stefan Svensson kostete Zorn den erhofften Platz auf dem Treppchen. Umso besser lief es für Lukas Hutla. Der Tscheche überzeugte mit vier Laufsiegen. Zudem fuhr er in Heat 2 die schnellste Zeit des Tages. Lediglich in Heat 10 schwächelte der Tscheche, als er Punkte an Niclas Svensson und Zorn abgeben musste. Durch seinen Sieg im letzten Lauf erzwang Hutla ein Stechen um Platz 2, was er gegen den 64-jährigen Stefan Svensson gewann. „Der zweite Platz ist gar nicht so schlecht! Mein Plan war, in den ersten beiden Läufen sechs Punkte zu holen, und das hat geklappt. Danach habe ich mich auf der Bahn wohlgefühlt", so Hutla.

Damit verdarb er den Schweden einen Doppelsieg durch Vater und Sohn Svensson. Sieger Niclas Svensson wurde nur einmal durch seinen Vater in Lauf 8 bezwungen. „Ich bin erleichtert und natürlich auch glücklich. Die Strecke war insgesamt gut, das Wetter war schön, und die vielen Zuschauer sind sehr gut für den Verein", so der Sieger nach dem Rennen. Das WM-Finale findet am 18./19. März in Inzell statt. Der Weltmeister Martin Haarahiltunen ist gesetzt. Vier permanente und eine lokale Wildcard werden noch vergeben. ■

VELDHUIZEN

Niclas Svensson: Alle Rennen außer einem gewonnen

VELDHUIZEN

Sieger Niclas Svensson

EISSPEEDWAY-WM

WM-Quali Örnsköldsvik (S), 28.01.

1.	Niclas Svensson (S)	14 Punkte
2.	Lukas Hutla (CZ)	13
3.	Stefan Svensson (S)	13
4.	Franz Zorn (A)	13
5.	Jimmy Olsen (S)	11
6.	Mats Järf (FIN)	9
7.	Luca Bauer (D)	9
8.	Markus Jell (D)	9
9.	Harald Simon (A)	7
10.	Max Koivula (FIN)	6
	Ausgeschieden:	
11.	Franz Mayerbüchler (D)	5
12.	Andrej Divis (CZ)	4
13.	Jo Saetre (N)	3
14.	Sebastian Reitsma (NL)	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ken Roczen (#94): Einmal am Start eingeklemmt

ALIGN MEDIA

Podest Roczen

Beim Triple-Crown-Poker Anaheim 2 hatte Honda-Pilot Chase Sexton die besten Karten. Jason Anderson (Kawasaki) wurde Zweiter vor dem Thüringer Ken Roczen, der für sein Suzuki-Team das erste Podium einfuhr. Topfavorit Eli Tomac auf der Werks-Yamaha stürzte hart, führt aber dennoch weiterhin die Serie an.

Von: **Frank Quatember**

Bei Runde drei der US-Supercross-Meisterschaften zeigte sich das hochkarätige Starterfeld sowie das erneut ausverkaufte Angels-Stadium in Anaheim von der allerbesten Seite. Als Premiere in diesem Jahr wurde die Veranstaltung im Triple-Crown-Format mit drei Finalrennen ausgetragen. Für Chase Sexton ideal, denn der 23-jährige Honda-Pilot präsentierte sich in Bestform und holte sich trotz eines Sturzes im zweiten Finallauf hochverdient den Sieg in der Tageswertung.

„Es war sehr knapp vor Lauf 3, alles oder nichts war die Devise“, kommentierte Sexton seine Nacht. „Mein Start war wieder sehr gut, ich konnte mich hinter Jason Anderson festsetzen und ihn am Ende zum Sieg passieren. Ich habe jetzt das Gefühl, ich bin im Titelkampf drin, und bis auf meinen Sturz in Lauf 2 war das heute richtig gut.“

Auch Kawasaki-Star Jason Anderson fühlte sich im knackigen Triple-Format pudelwohl und wurde Tageszweiter. „El Hombre“ konnte neben dem Sieg im zweiten Finallauf einen weiteren mental wichtigen Punkt im ewigen Zweikampf mit KTM-Pilot Cooper Webb erringen, den er in Lauf 1 mit einem harten Blockpass vom Motorrad holte.

Der Mattstedter Ken Roczen zeigte sich in Kalifornien bestens aufgelegt, vor allem seine Starts in den ersten beiden Finals klappten hervorragend. Im zweiten Lauf riss es die Fans von den Sitzen, als sich Roczen und Eli Tomac einen tollen Fight Bar to Bar um Platz 2 lieferten.

Im entscheidenden letzten Lauf hatte Roczen auf den ersten Metern Pech und wurde eingeklemmt. Der 28-Jährige zeigte aber Biss, kämpfte um jeden Meter und konnte in der Schlussrunde sogar noch Rang 4 erobern. „Ich dachte, ich müsste Ferrandis noch passieren, um Tagesdritter zu werden“, meinte Roczen nach Rennschluss gut gelaunt. „Aber das war gar nicht nötig!“ Denn kurz zuvor war Topfavorit Eli Tomac bei der Jagd auf Cooper Webb und Rang 3 spektakulär abgeflogen und damit raus aus dem Rennen um den Sieg. Glück im Unglück für Tomac, denn der Titelverteidiger landete direkt auf einem Tuff Block.

Die Plätze 4 und 5 gingen an Cooper Webb und Dylan Ferrandis auf der zweiten Werks-Yamaha. Mitfavorit Justin Barcia erlebte einen schwarzen Samstag und verlor den Anschluss in der Meisterschaft. Nach drei Runden liegt Ken Roczen auf Rang 4 mit Kontakt zur Spitze. ■

YAMAHA

Eli Tomac: weiter Tabellenführer

SUPERCROSS

Anaheim (USA), 28. Januar

1.	Chase Sexton (USA)	Honda
2.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
3.	Ken Roczen (D)	Suzuki
4.	Cooper Webb (USA)	KTM
5.	Dylan Ferrandis (USA)	Yamaha
6.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
7.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
8.	Justin Barcia (USA)	GasGas
9.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
10.	Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
11.	Christian Craig (USA)	Husqvarna
12.	Colt Nichols (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	69 Punkte
2.	Chase Sexton	65
3.	Cooper Webb	65
4.	Ken Roczen	58
5.	Jason Anderson	55
6.	Dylan Ferrandis	54
7.	Justin Barcia	48
8.	Aaron Plessinger	45
9.	Adam Cianciarulo	43
10.	Colt Nichols	39
11.	Joey Savatgy	39
12.	Christian Craig	34

NACHRICHTEN

US-SUPERCROSS

Die aktuelle Verletztenliste im US-Supercross wurde um einen prominenten Namen länger. Malcolm Stewart, jüngerer Bruder von Supercross-Legende James Stewart und aktuell beim Husqvarna-Werksteam unter Vertrag, verletzte sich bei einem Trainingssturz unter der Woche.

ENDURO-WM

GP-Sieger Andrea Verona wird beim Start zu der neuen Enduro-GP-Saison auf einem neuen Motorrad sitzen: Der Italiener bleibt bei GasGas, wechselt aber von seiner langjährigen 250er auf eine 350er-Viertakt-Maschine erstmals in die E2-Klasse. Der amtierende E2-Meister, Wil Ruprecht, wechselt von TM ins Sherco-Werksteam. Der Australier bleibt allerdings in der E2-Klasse, weil auch Sherco eine 300er-Viertakt-Maschine hat. Ex-Weltmeister Josep Garcia hingegen verlässt die E2-Klasse und tritt wieder in der E1-Klasse auf der 250er-Viertakt-KTM an. E3-Weltmeister und Ex-GP-Champion Brad Freeman bleibt allerdings sowohl bei seiner Marke Beta als auch auf der 300er Zweitakt-Maschine in der E3-Klasse. Beim britischen Saisonauftakt im Endurosprint holte er sich schon seinen ersten Sieg in 2023.

LANGBAHN-WM

Die Langbahn-WM 2023 findet mit drei ehemaligen Weltmeistern (Lukas Fienhage, Romano Hummel, Martin Smolinski), aber ohne den amtierenden Titelträger Mathieu Tresarrieu statt. Der Franzose hat seine Karriere beendet, da er sich mehr um die eigene Firma kümmern muss. Nachrücker für den zweifachen Weltmeister ist Max Dilger, sodass mit dem Badener, Fienhage, Smolinski (FIM Wildcard) und Stephan Katt vier Deutsche dabei sind. Von sechs GP-Rennen sind mit Herxheim (18.05.), Scheeßel (20.08.) und Mühldorf (17.09.) drei in Deutschland.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DB9, EZ 4/2012, 18.490 km, Scheckheft, neuwertiger Zustand, Wertgutachten Note 1, kompl. Historie, Touchtronic, Sportabgasanlage, 97.000,- €. SML CarGroup GmbH, Max-Eyth-Str. 9, 71735 Eberdingen, Tel. 07042/270990, www.sml-cargroup.com H

BMW

2002 BMW Z8, erst 56.800 km, Scheckheft, sehr gepflegt! Sonderpreis: € 189.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari

2004 Ferrari 612 Scaglietti F1, erst 37.945 km, grigo-alloy, Servicehistorie, top gepflegt! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Fiat

1970 Fiat Dino Coupé 2400, gute originale Substanz, aus Sammlungsauflösung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Jaguar

1973 Jaguar E-Type V12 Roadster, sehr gepflegter 12 Zylinder, dokumentiert, guter Pflegezustand, € 99.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lancia

Lancia Fulvia Voll-Alu Zagato, einer von 202 geb., TÜV, H-Kennz., 42.900,– €. La Bella Macchina GmbH, Pforzheimer Str. 94, 76275 Ettlingen, Tel. 0171/4554205, info@labellamacchina.de H

Land Rover

Kaufe Range Rover ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

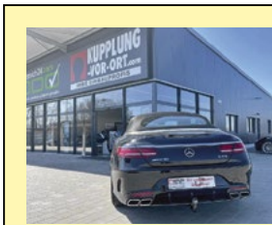
1961 Maserati 3500 GT Vignale Spyder, aufwendig dokumentierte Restauration, Matching Numbers, aus Sammlungsauflösung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Mercedes

2016 Mercedes G500 4x4², erst 17.700 km, deutsches Fahrzeug, Carbon, Vollleder, etc. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

2022 Mercedes AMG GT Black Series, erst 64 km, 1. Hand, Farbrarität: delphinblau! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche 300 SL Coupé & Roadster zum Ankauf. Tel. 0172/4310800



Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Porsche 964 Speedster, Bj. 9/1993, 55000 km, 250 PS, Schaltgetriebe, indischrot, 1 Vorbesitzer, seit 25 Jahren in Privatbesitz, Leder, Klima, seltene RS-Ausstattung, Reifen neu, TÜV neu, Porsche-Inspektion neu. Privatverkauf aus Altersgründen, Preis auf Anfrage. Tel. 0172/6333221

1987 Porsche 911 Carrera Cabriolet, erst 52.960 km, bis 2019 in 1. Hand, Wartungshistorie, traumhafter Originalzustand! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

sehäfer
RENNAUSPUFFANLAGEN
TEL. 06281/518 - 58, FAX -59

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Formel Renault + Zackspeed, Renault 1,8 l aus der Zackspeed Rennfahrerschule, Rahmen um 10 cm verlängert, da Größe des Fahrers 1,90 m, mit Datenaufzeichnungsgerät und Zusatzölkühler in Topzustand, Service neu, wenig gefahren. Es gehören 3 Werkzeugschränke, gefüllt mit Werkzeugen, Hebegeräten und Vermessungsgeräten usw. dazu, sowie 3 Reifensätze mit Felgen (überlagert), Ausstellungsobjekt, altersbedingt zu verkaufen. Der Wagen stand immer in beheizten, trockenen Raum. Probefahrt, am Wochenende auf dem Gelände möglich. Preis: VS. Kontakt per Email: glas@roflag.de

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Rolls-Royce

Corniche V, EZ 11/2001, orig. 37.800 km, 242 kW (329 PS), EU-Fzg., Scheckheft, Bestzustand, 139.900,- € Inzn. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59659

Smart

www.berlin-tuning.com H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 8/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

ROC/JERRY ANDRÉ

Familienausflug: Mick Schumacher nahm Mutter Corinna beim Race of Champions mit auf eine „fliegende“ Runde

Letzter Schritt

Michel Ferté gestorben
MSa 07/2023

Vor einigen Tagen ist ein sehr guter französischer Fahrer, nämlich Michel Ferté, von uns gegangen, was Eurem geschätzten Blatt bis dato leider keine Erwähnung wert war. Michel, jüngerer Bruder von Alain, beide Sieger im Formel-3-Rennen von Monaco, bestritt zahlreiche Touren- und Sportwagen-Rennen (u.a. Zweiter in Le Mans 1991 mit Jaguar) und gehörte Mitte der 1980er-Jahre zur Spitze in der Formel 2 bzw. F3000. Leider blieb ihm, wie so vielen, der letzte Schritt in die Formel 1 verwehrt. Ferté kam nicht über den Testfahrer-Status 1984/85 bei Ligier hinaus.

Arnold Napp
D-41460 Neuss

Stiefmütterlich

NASCAR-Vorberichte
MSa 07/2023

Ich bin ein großer NASCAR-Fan. Leider wird das Thema etwas stiefmütterlich bei Euch behandelt, wenn ich das etwa mit dem Thema Rallye vergleiche. Wird es dieses Jahr einen Vorbericht zur Saison geben, mit Vorstellung der Teams, Startnummern der Fahrer, Autos der Fahrer usw.? Es würden sich bestimmt viele NASCAR-Fans darüber freuen.

Jürgen Müller
D-02708 Löbau

Antwort der Redaktion:
Wir wollen unsere NASCAR-Berichte dieses Jahr in der Tat etwas umfangreicher gestalten. Die Vorschau zur Saison 2023 finden Sie in einer der nächsten Ausgaben.

Kein Blabla

Motorsport-Winterpause
MSa 07/2022

Ich weiß, es ist keine Saison, aber man sollte auch kein Blabla schreiben. Die F1-Duelle hatten wenig Konkretes. Die Formel E ist einfach nicht mein Sport. Die australischen Supercars – zu weit weg. Die Bilder der MotoGP-Bikes kaum anders als letztes Jahr. Wie sagte Jack Brabham: When the Flag drops, the bullshit stops.

Heinz-Peter Berikoven
D-23626 Ratekau

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 01. Februar		
19.15	Formel 1, GP Bahrain 2022	Sky Sport F1*
Donnerstag, 02. Februar		
19.15	Formel 1, GP Jeddah 2022	Sky Sport F1*
21.20	Racing Files (Targa Florio & Mille Miglia)	Motorvision TV*
Freitag, 03. Februar		
19.15	Formel 1 , GP Melbourne 2022	Sky Sport F1*
Samstag, 04. Februar		
17.00	F1-Klassiker, GP Spa 2000	Sky Sport F1*
19.15	Formel 1, GP Imola 2022	Sky Sport F1*
ab 21.25	Div. Rallye-Sendungen (bis 00.40)	Motorvision TV*
23.30	IndyCar, Indy500 2022 (Highlights)	Sky Sport F1*
Sonntag, 05. Februar		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
10.35	Ikonen des Motorsports – Mythos Porsche	N24 Doku
17.00	Auto Mobil – Das VOX Automagazin	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.15	Formel 1, GP Miami 2022	Sky Sport F1*
19.55	NASCAR Cup Series 2022, Atlanta	Motorvision TV*
Montag, 06. Februar		
01.00	NASCAR Cup Series, Clash-Rennen **LIVE**	Sport 1+*
18.30	NASCAR Cup Series, Clash-Rennen (Wh.)	Sport 1+*
19.15	Formel 1, GP Barcelona 2022	Sky Sport F1*
ab 20.00	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.30)	Motorvision TV*
Dienstag, 07. Februar		
19.15	Formel 1, GP Monaco 2022	Sky Sport F1*
20.45	NASCAR Cup Series, Clash-Rennen (Wh.)	Sport 1+*

Livestream/Internet

Mittwoch, 01. Februar		
07.20	Formula Regional Kuwait, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
11.05	Formula Regional Kuwait, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
Samstag, 04. Februar		
01.00	Form. Regional Hampton, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
ca. 02.40	IGTC 12h Bathurst, Qualifying **LIVE**	YouTube**
ca. 06.00	IGTC 12h Bathurst, Shootout-Quali **LIVE**	YouTube**
18.00	SuperEnduro-WM, Budapest **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 19.15	IGTC 12h Bathurst, Rennen **LIVE**	YouTube**
20.30	US-Supercross, Houston **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 05. Februar		
00.00	Form. Regional Hampton, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
02.00	Form. Regional Hampton, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
13.00	**LIVE**	motorsport.tv
18.45	X-Trial-WM, Barcelona **LIVE**	motorsport.tv*

* kostenpflichtig ** auch auf motorsport.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
01./02.02.	Formula Regional Middle East, Kuwait	KWT
01./02.02.	Formula Regional Oceania, Hampton Downs	NZ
02.–04.02.	Baja-Weltcup, Saudi Baja	KSA
05.02.	Intercontinental GT Challenge, 12h Bathurst	AUS
05.02.	NASCAR Cup, Clash-Rennen Los Angeles	USA
Motorrad		
02.–04.02.	Baja-Weltcup, Saudi Baja	KSA
03.–05.02.	Sandrennen-Weltcup, Enduropale du Touquet	F
04.02.	SuperEnduro-WM, Budapest	H
04.02.	US-Supercross, Houston	USA
05.02	X-Trial-WM, Barcelona	E

Vorschau

RED BULL

Formel 1 – Red Bull: Das Verstappen-Team präsentiert seinen neuen Look

XPB

Formel 1 – Haas: Teamchef Günther Steiner im MSa-Interview

HENDRICK MOTORSPORTS

Garage 56: Hintergrund zur Technik des NASCAR-Renners für Le Mans

SUZUKI

Supercross in Houston: Kann Ken Roczen die US-Boys in Texas ärgern?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JETZT REINHÖREN!

SOUNDS LIKE: RACING

ANDREAS HAUPT, MICHAEL SCHMIDT, TOBIAS GRÜNER

BOXENFUNK FÜR ALLE: DER FORMEL-1-PODCAST.

auto motor und sport FORMEL SCHMIDT

Unsere auto motor und sport Formel-1-Experten sprechen vor jedem Rennen darüber, was die Fans von dem kommenden Grand Prix erwarten dürfen, und analysieren im Nachgang die wichtigsten Fakten und Hintergründe des Rennens oder laden direkt die Größen des Rennsports zum Interview ins Podcast-Studio ein unter **www.auto-motor-und-sport.de/formel-schmidt**

auto motor und sport

Listen on Spotify · GET IT ON Google Play · Listen on Apple Podcasts

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.